

LA GACETA MALVINENSE

AÑO 9 – Nº 34 – Diciembre 2010



ÓRGANO DE PRENSA
Y DIFUSIÓN DE LA
ASOCIACIÓN
VETERANOS
DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUEMA)

Asociación Civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica Nº 805/2002
Tel. / Fax: (011) 4373-5440
aveguema@yahoo.com.ar

Por el
eterno descanso
de nuestros **649**
heroes



MUCHAS FELICIDADES A NUESTROS VETERANOS Y FAMILIAS



SUMARIO

Editorial	Pag. 2
Ejército	Pag. 3
Armada	Pag. 6
Marina Mercante	Pag. 12
Fuerza Aérea	Pag. 15
Crónica	Pag. 16
Prog. Radiales	Pag. 22
AVEGUEMA	Pag. 23

Escuadrilla Aeronaval de
Exploración Pág.



El Escuadrón Hércules
Pág.



Bautismo de Fuego del RI
Mec. 25 Pág.



AVEGUEMA tiene el pesar de informar el fallecimiento de su socio activo Nº 1462, el Comandante Mayor de la Gendarmería Nacional, Dn. Hugo Alberto Díaz, ocurrido el pasado 4 de octubre de 2010.

El Comandante Mayor (R) VGM Díaz fue Segundo Jefe del Escuadrón «Alacrán», perteneciente a la Gendarmería Nacional, que combatió en Malvinas en 1982.

Hijo adoptivo de la roja tierra de Misiones, donde desempeñó funciones en varias oportunidades y de donde es oriunda su familia, el Consejo Deliberante de la ciudad de GUARANÍ, perteneciente a dicha Provincia, lo recordó imponiendo su nombre a una calle de la localidad.

El Comandante Mayor (R) VGM fue miembro de la Comisión Directiva de AVEGUEMA

Su personalidad tranquila y afable lo destacaba y hacía de él una persona muy querida por todos quienes tuvieron la suerte de compartir su conocimiento y amistad.



Cde Mayor Hugo Alberto Díaz

EDITORIAL

Una vez más nos vamos acercando a un nuevo fin de año, oportunidad para reflexionar sobre lo vivido en este tiempo y repensar el futuro.

Fundada el 28 de junio del 2001, apenas iniciado el nuevo siglo, AVEGUEMA ingresará en el próximo 2011 en su décimo año de existencia.

Nuestra entidad estableció al momento de su fundación los objetivos y metas a los cuales debía orientar sus esfuerzos. Estos son:

1. Nuclear y vincular al personal militar y civil que según los registros oficiales, revistan la condición de Veteranos de Guerra, tanto del «Teatro de Operaciones Malvinas» como del «Teatro de Operaciones del Atlántico Sur».
2. Participar en los actos recordatorios, efemérides y ceremonias relacionados con nuestra historia en general y con el conflicto del Atlántico Sur en particular.
3. Ejecutar con sus recursos mecanismos de reconocimiento y protección a sus miembros y propiciarlos ante los poderes públicos.
4. Promover la honra de la memoria de los compatriotas que perdieron la vida durante el respectivo conflicto bélico.
5. Exaltar la participación y el esfuerzo que les cupo, a los ahora Veteranos de Guerra, en los correspondientes actos bélicos.
6. Mantener vinculación con las instituciones militares y civiles que contemplen objetivos comunes con los de la asociación.
7. Mantener en la memoria colectiva el tema Malvinas como una causa nacional sin tiempo ni espacio.
8. Promover reuniones, publicaciones, actividades académicas y de otro tipo tendientes a la difusión o materialización de cualquiera de sus propósitos precedentemente enunciados.

En procura del logro de estas metas AVEGUEMA desarrolló durante el presente año acciones tendientes al apoyo de los reclamos de los Veteranos de Guerra de la provincia de Buenos Aires y Capital Federal, participó en actos y ceremonias recordatorios de la Gesta de Malvinas (ceremonia del 2 de abril, acto en el Mercado Central de Buenos Aires, etc.), brindó charlas en diversas instituciones educativas con la participación de Veteranos de Guerra, visitó en sus sedes a las Asociaciones de Veteranos de las ciudades de Lobos y Navarro en la provincia de Buenos Aires, celebró la tradicional ceremonia religiosa en homenaje a los Veteranos fallecidos y finalmente con una concurrencia que cumplió con las expectativas, realizamos en Julio la Asamblea Anual de AVEGUEMA, la renovación parcial de la Comisión Directiva y la tradicional reunión de camaradería. Por suerte, esta oportunidad para compartir recuerdos y anécdotas entre camaradas ya es una tradición que se ha logrado plasmar con el transcurrir del tiempo. Aún más importante, ya mu-

chos Veteranos concurren con sus familias dando a la misma un sabor todavía más cálido si cabe.

De esta manera, en una acción constante, la asociación continúa buscando las mejores vías que permitan concretar sus objetivos fundacionales.

En este 2010 hemos transcurrido el año de celebración del bicentenario de la Patria Argentina, lamentablemente la gesta de Malvinas fue ocultada en su verdadera dimensión en las ceremonias centrales desarrolladas en la capital del país. Pero el sentimiento de argentinidad afloró en el interior, allí donde pareciera que los colores celeste y blanco son más puros.

En las pequeñas ciudades, en la «patria profunda», la gente compartió con sus Veteranos las celebraciones y juntos rindieron homenaje a quienes cayeron defendiendo el justo reclamo de soberanía sobre nuestras islas hermanas.

Todavía se confunde en muchos estamentos políticos lo referido a Malvinas y se lo mezcla con cuestiones políticas actuales. Prueba de ello es que falta aún el reconocimiento histórico a aquellos que fueron prácticamente negados a su regreso del justo combate.

Es esa miopía política que aún persiste, la que hizo que no fuéramos invitados a participar en los actos centrales del Bicentenario y en su lugar se mostraran únicamente imágenes lúgubres y negativas de lo actuado en la guerra.

A través de los ya treinta y cuatro números de esta «Gaceta Malvinense» sus artículos han reflejado ilustradamente las innumerables circunstancias en que, inclusive por parte del enemigo, se han reconocido acciones profesionales y heroicas... aún en marcadas condiciones de inferioridad numérica o tecnológica.

Pero debemos mirar al futuro con esperanza y actitud positiva. En AVEGUEMA continuaremos esforzándonos en concretar las aspiraciones de nuestros Veteranos, seguiremos con la política de tomar contacto con otras organizaciones de veteranos, difundiremos en nuestra revista las tareas de acción social que muchas organizaciones de Veteranos desarrollan a lo largo y ancho del país y mejoraremos todo lo posible este órgano de difusión de noticias y acciones de la Gesta que constituye «La Gaceta Malvinense».

Pero ahora queridos Veteranos, hagamos un alto y en la compañía de nuestras familias, recordando a los 649 héroes que dejamos en Malvinas y sus aguas... tengamos las fiestas en paz.

Hasta el próximo número...

José María Maurizio
Contraalmirante de IM, VGM (R)
Presidente de AVEGUEMA

Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Personería Jurídica Nº 805/2002

La Gaceta Malvinense
Título y marca Nº 1954.110 (INPI)

Director:
CNIM VGM (R) Oscar H. OULTON

Diagramación JARMAT
editorial@jarmat.com.ar

Correo de Lectores
Cecilia SEFFINO y
Federico QUEIREL

Editor
Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas

Uruguay 654, Piso 4º Of. 403 (1015) -
Capital Federal
Tel. & Fax: (011) 4373-5440

Correo Electronico
lagacetamalvinense@yahoo.com.ar
Sitio Web: www.aveguema.org.ar

Impreso en Mariano Mas S. A.
e-mail: mmas@datamarkets.com

Las opiniones vertidas en artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores.



28º Aniversario del Bautismo de Fuego del RI 25 del Ejército Argentino

El pasado 28 de mayo se celebró en la provincia del Chubut el 28 aniversario del bautismo de fuego del Regimiento de Infantería N° 25 del Ejército Argentino. La fecha recuerda el inicio de los combates en la zona de Darwin – Pradera del Ganso, primer enfrentamiento terrestre ocurrido durante la defensa argentina de las Islas Malvinas.

En oportunidad del acto, la legislatura de la provincia del Chubut condecoró a la bandera de guerra del Regimiento por su actuación en la gesta de Malvinas.



Condecoración de la Bandera de Guerra de la Unidad

Hubo luego un desfile de los veteranos de guerra de la Unidad y se descubrió una placa en recuerdo y homenaje del fallecido Coronel Mohamed Alí Seineldin, quien fuera el Jefe de la Unidad durante el conflicto.



Desfile de los Veteranos del RI 25

El Regimiento de Infantería N° 25, una de las mejores unidades de nuestro Ejército, participó de la guerra desde su inicio ya que una parte del mismo integró el operativo anfibio que recuperó las islas el 2 de abril de 1982. En esa oportunidad el Jefe del Regimiento desembarcó entre las primeras olas de desembarco sobre Puerto Argentino y otras fracciones de su Unidad fueron lanzadas sobre Darwin donde izaron el pabellón argentino luego de casi 150 años de usurpación británica.



Formación de veteranos de la Unidad

Continuando con el error conceptual de confundir la gesta de Malvinas con circunstancias políticas internas y



Placa descubierta en homenaje a quien fuera el Jefe de la Unidad

con la política de reescribir la historia argentina deformada por una sesgada visión ideológica, no hubo un apoyo oficial del gobierno nacional al cálido homenaje de los veteranos a su antiguo Jefe de Unidad durante la guerra por lo que la placa tuvo que ser depositada fuera de la misma, en el monumento a los héroes patagónicos ubicado en la ciudad de Sarmiento (Chubut).

Breve reseña histórica del RIMec. 25 y su participación en la Gesta.

Por Superior Resolución Inserta en Boletín Militar Secreto Nro. 1, de fecha 28 de septiembre de 1943, el Presidente de la Nación decreta la creación del Regimiento de Infantería 25 Motorizado Reforzado dependiente del Comando de la Agrupación Patagonia, siendo su primer asiento provisorio en la localidad de Las Heras provincia de Santa Cruz.

Con fecha 14 octubre de 1943 y por Superior Resolución Inserta en Boletín Militar Secreto Nro. 2, se decreta que a partir del 15 de diciembre de 1943 se fija como asiento del Regimiento 25 la localidad de Puerto Deseado. Posteriormente con fecha 31 de agosto de 1944 se fija como asiento definitivo de la Unidad en la localidad de Colonia Sarmiento, provincia del Chubut.

Dando cumplimiento a este decreto el 19 de marzo de 1945 se traslada el primer contingente por tierra, llegando a destino el 22 de marzo, el resto de la Unidad es trasladada por mar llegando a Comodoro Rivadavia el 25 del mismo mes, y por tren hasta Sarmiento llegando en horas de la tarde del 26 de marzo 1945, finalizando así el traslado de la Unidad, y siendo su primer Jefe fue el Teniente Coronel DAVID LAVORI.

En el año 1965 pasa a denominarse Regimiento de Infantería 25. Desde entonces, muchos fueron los hechos memorables que jalonaron la historia de este Regimiento.

Participó en el Operativo Independencia en la provincia de Tucumán.

En 1982, año que quedó grabado en la historia contemporánea nacional, el entonces Regimiento de Infantería 25, tuvo la responsabilidad y el honor de ser la primera Unidad del Ejército Argentino en pisar el añorado suelo malvinense, en el marco de la Operación «Virgen del Rosario».

Muestra de ello son las 5 condecoraciones que orgullosamente luce nuestra Bandera de Guerra.

- ★ El Ejército Argentino a la Campaña de Malvinas 1982.
- ★ El Gobierno de la Provincia de Santa Fe a la Bandera que combatió en el Atlántico Sur.
- ★ La Ciudad de Sarmiento a la primera Unidad del Ejército Argentino que recuperara las Islas Malvinas.

- ★ Homenaje del Gobierno de la Provincia del Chubut a la primera Unidad que pisó las Islas Malvinas.
- ★ La Honorable Cámara de Diputados de la Nación al Regimiento de Infantería Mecanizado 25.

Acciones del Regimiento durante el conflicto con el Reino Unido de Gran Bretaña

Los setenta y cuatro días de campaña no transcurrieron en vano, y al final de la misma, las bajas sufridas por la Unidad fueron una clara muestra del esfuerzo de la misma puesto en el cumplimiento de la misión.

Defensa de la altura 234

Esta misión fue encomendada al Subteniente Reyes, jefe de la Sección Apoyo de la Compañía «C», cuyo jefe era el Teniente 1ro Esteban.

Detectada la presencia naval enemiga en el Estrecho de San Carlos y su posterior desembarco, se inicia una tenaz defensa de la posición y posterior repliegue que se prolongaría por 24 días.

Simultáneamente, el resto de la Subunidad también cumpliría con su misión de observación y posterior defensa de la posición, la que también, ante la manifiesta superioridad enemiga, realizó un repliegue de similares características al ejecutado por la Sección Apoyo, que finalizaría en Puerto Argentino.

Combate de Darwin

El 28 de mayo a las 06:00 hs inicia su ataque la 1/C/RI 25 «Bote», a cargo del Teniente Estévez, con la misión de aliviar la presión sobre la Compañía «A» del RI 12 y recomponer la primera línea. No solamente cumple la misión sino que pese a estar gravemente herido, regla el fuego de artillería e informa permanentemente de la situación que se vive. En esas circunstancias es herido nuevamente, pero esta vez ofrendando su vida.

El Cabo Mario Castro releva a su jefe haciéndose cargo de la radio hasta que es herido de muerte, siendo el Soldado Clase 62 Fabricio Carrascul, quién asume la responsabilidad, corriendo la misma suerte que sus heroicos jefes. La acción logra desorganizar al enemigo que interrumpe el ataque y comienza a replegarse, y en la que también pierden la vida los Soldados Clase 62 Zabala y Giraudo.

A las 10:30 hs se inicia un contraataque a cargo de la 2/C/RI 25, a cargo del Subteniente Gómez Centurión. Una patrulla adelantada observa a una compañía enemiga avanzando en dirección contraria lo que permite organizar una emboscada. Ante su desfavorable po-

sición, el enemigo pide una capitulación, siendo el Jefe de Batallón, Teniente Coronel Jones, quién se adelanta con el fusil en alto. Ante la negativa del oficial argentino a las condiciones impuestas por aquél, se reinicia el combate siendo abatido en la acción el jefe inglés, perdiendo la vida heroicamente, el Encargado de Sección Sargento Ismael García, y los soldados Austin y Allende. Horas después sería recuperado el Cabo Fernández, a través de las líneas enemigas. También pierden la vida en esta acción: Cabo Miguel Ángel Ávila; Cabo Héctor Rubén Oviedo; Soldado Ramón Ángel Cabrera; Soldado José Honorio Ortega.

Las pérdidas sufridas por el enemigo en esta operación fueron las siguientes:

- 12 Bajas de personal (muertos y heridos).
- 2 Helicópteros Gazelle derribados.
- 1 Helicóptero Sea King destruido en tierra.
- 1 Helicóptero Gazelle averiado.

El desigual combate y tres días de penoso repliegue, no serían motivo para doblegar la voluntad de nuestros hombres que horas después estarían dispuestos a cumplir una nueva misión en Goose Green.

Defensa de la posición «Virgen de las Victorias»

Esta misión primaria de la Unidad, se cumplió heroica y eficientemente, a lo largo de un mes y medio de combates, recibiendo fuego terrestre, aéreo y naval del enemigo.

Una patrulla de la Unidad destacada en Monte Low, al norte de la posición del aeropuerto, detecta el 1º de mayo la presencia de tres buques ingleses que se disponían a bombardear la pista. La novedad es transmitida al Comando de Puerto Argentino. A posteriori, las tres naves fueron atacadas por aviones de la Fuerza Aérea Argentina, en la única acción de ataque a buques enemigos visible desde la posición ocupada por la unidad.

La pista del aeropuerto permaneció operable durante los 74 días, no obstante las 130 Tn. de explosivos arrojados por el enemigo.

Los héroes de esa desigual contienda fueron posteriormente condecorados por la fuerza y la Nación, según el siguiente detalle:

PERSONAL FALLECIDO

Medalla «La Nación Argentina al heroico valor en combate»
Teniente Roberto Néstor Estévez.

Medalla «La Nación Argentina al valor en combate»

Sargento Sergio Ismael García.
Cabo Mario Rodolfo Castro.
Soldado Fabricio Edgard Carrascul.

Cont. próxima Pág. Col. 1

Viene de Pág. Anterior

Medalla «La Nación Argentina al muerto en combate»

Cabo Héctor Rubén Oviedo.
Cabo Miguel Ángel Ávila.
Soldado Horacio Lorenzo Giraudo.
Soldado Ramón Ángel Cabrera.
Soldado Ricardo Andrés Austín.
Soldado José Honorio Ortega.
Soldado Arnaldo Enrique Zabala.
Soldado José Luis Allende.

POR ACCIONES EN COMBATE

Medalla «Cruz la Nación Argentina al heroico valor en combate»

Subteniente Juan José Gómez Centurión.

Medalla «La Nación Argentina al valor en combate»

Teniente 1ro Carlos Daniel Esteban.
Subteniente Oscar Roberto Reyes.
Cabo Hugo Omar Godoy.

Medalla «Herido en combate»

Cabo Emilio Gabriel Martín.
Soldado Miguel Ángel Canyaso.
Soldado Roberto Blas Arguello.
Soldado Héctor Daniel Cepeda.
Soldado Carlos Alberto Moyano.
Soldado Víctor Hugo Inmenson.
Soldado Daniel Alejandro Ambrogio.
Soldado Santos Arce.
Soldado Eduardo Antonio Ávila.
Soldado José Luis Bracamonte.
Soldado Roger Javier Campagnoli.
Soldado Armando Raúl Orellana.
Soldado Sergio Daniel Rodríguez.
Soldado Orlando Javier Rufino.

Medalla «Al mérito militar»

Soldado Domingo Víctor Alamo.

Medalla «Al esfuerzo y la abnegación»

AOR Diego Leonardo Morano.
AOR Jorge Osvaldo Testoni.
Soldado Jorge Omar Ledesma.
Soldado Norberto René Aime.

Cabe destacar que no se entregó la Bandera de Guerra al enemigo. Antes de la rendición, el Jefe de Regimiento ordenó cortar los soles y la moharra que fueron traídas al Regimiento entre la ropa de los soldados. El resto de la Bandera quedó enterrada cerca de las posiciones que el Regimiento ocupara en el aeropuerto.

En un cofre se encuentran los soles y la moharra cortados por el entonces Cabo Primero Patricio Almirón y guardados en el interior de una «Campera Douvet».



La Unidad cuenta con una Sala Histórica, la cual atesora recuerdos imborrables de aquella Gloriosa Gesta, la misma forma parte del circuito turístico de la Localidad.

Yo Vi Morir a Nuestro Querido Teniente Estévez

SC Sergio Daniel Rodríguez RI Mec. 25

Recuerdos de un combatiente

Pertenezco a la clase 63 e ingresé en febrero de 1982 en el Regimiento de Infantería 25, que tiene asiento en la localidad de Sarmiento, provincia del Chubut. A poco de haber llegado, los que teníamos estudios fuimos separados del resto de los soldados conscriptos. Yo estaba cursando la carrera de analista de sistemas en el primer año; me ubicaron en la sección de aspirantes. El Teniente Roberto Néstor Estévez, quien posteriormente dejaría un recuerdo imborrable en todos nosotros, fue el que nos seleccionó personalmente uno a uno.

Comenzó una instrucción, que no vacilo en calificar de dura y severa, hasta el 24 de marzo a cargo de Estévez, que pertenecía el grupo de Comandos, y su segundo jefe de sección, el Cabo Primero Faustino Olmos, también de esa misma especialidad.

La instrucción era diurna y nocturna con todo tipo de armamentos, teórico-práctica, y estaba destinada solamente a este grupo seleccionado, que yo, gracias a Dios, tuve la suerte de integrar. Debo añadir que esta instrucción fue altamente valiosa a la hora del combate y Estévez, un jefe calificado que no sólo se preocupaba por nuestro estado físico sino también por nuestra espiritualidad, no cesaba de darnos ánimo y valor con sus propios gestos personales.

LES CUENTO UN EJEMPLO:

Allá, en el sur, hay unos pastos ásperos y filosos llamados coirones y durante nuestros habituales «cuerpo a tierra» y posteriores deslizamientos, tratábamos de evitarlos. Al darse cuenta de esto, Estévez hizo él mismo el ejercicio, sin importarle las lastimaduras que tales matas le ocasionaron, y luego nos dijo: «Si están en pleno combate, no van a tener tiempo de borrarlos, la guerra es así».

Este tipo de ejemplos estaban muy a tono con su naturaleza de persona de una alta moral, ética y honor. Y sólo tenía 24 años. Nosotros, los AOR (Aspirantes a Oficiales de Reserva) en la mitad de la noche, más de una vez fuimos levantados y nos hacían salir a correr sorpresivamente bajo fina lluvia o nevisca, sólo vestidos con pantaloncitos cortos y ballenera (remera de manga corta).

Y como decía Nietzsche, lo que no te mata te fortifica. Ese fue nuestro caso. Del inicial grupo escogido, cuarenta y cinco, quedamos cuarenta. Y esos cuarenta fuimos a Malvinas.

Aquel inolvidable 2 de abril nos tocó desembarcar al mediodía y nos sentíamos muy orgullosos en razón de pertenecer al único elemento del Ejército que participó de la operación de neto corte aeronaval en aquel momento. A bordo del Almirante Irizar fuimos partícipes de una tocante ceremonia que nos concernía de un modo muy especial.

Como no habíamos tenido tiempo de jurar la bandera se organizó para nosotros una jura de nuestra enseña nacional, que tuvo el carácter de provisoria y levantó nuestro orgullo hacia las nubes. Y ahí nos enteramos de que íbamos a Malvinas. Puedo afirmar que, entre lágrimas y abrazos, ahí mismo se terminó de consolidar nuestro grupo.

Estuvimos brevemente en Puerto Argentino y luego, a bordo del barco Isla de los Estados fuimos enviados a Darwin con el objetivo de tomarlo. Nuestro grupo de AOR era parte de la Compañía C, formada por tres secciones, Gato, Bote (la de Estévez) y Romeo, a cargo de Gómez Centurión.

Entre el 4 y 5 de abril nos asentamos en Darwin y comenzamos nuestras tareas de limpieza, minado y excavación de «pozos de zorro» y puestos de ametralladora. Nuestro jefe directo era Estévez y el jefe de la compañía, el Teniente Primero Daniel Esteban. Yo era tirador de MAG (ametralladora pesada) y fui elegido para eso debido a mi buena puntería en aquellos ejercicios anteriores en Chubut. Disponíamos de 2 MAG, 2 lanzacohetes y fu-

siles FAP y FAL. Nuestra base de operaciones era una escuela kelper construida íntegramente de madera, que constaba de dos pisos; ahí estaba ubicada la compañía C. Recuerdo que, faltando algo de raciones, algunos oficiales y suboficiales se fueron a cazar avutardas y durante tres días esos pajarracos fueron parte distinguida de nuestro menú. Disponíamos de un buen equipo de abrigo, muchas medias de recambio y guantes que nos protegían manos y pies del frío.

El 1º de mayo, a las 8 de la mañana, los Harrier ingleses atacaron a los Pucará estacionados en el aeropuerto de Darwin. Nosotros estábamos ubicados a unos 500 metros del aeropuerto y vimos perfectamente todo. Darwin es un caserío, una especie de pequeña bahía, todo bastante plano geográficamente hablando. Luego del ataque abandonamos la escuela y nos instalamos en nuestros «pozos de zorro». De ahí en más, el agua y el frío fueron nuestros íntimos compañeros. Recuerdo que rezábamos al levantarnos y al acostarnos.

En los respiros que nos daban los desayunos hablábamos de nuestras respectivas familias y el hecho histórico y singular que estábamos protagonizando. Todas esas cosas no hacían más que reforzar la alta moral que, inculcada por la labor encomiable de Estévez, existía en el grupo. Debo añadir que el día 24 de abril hicimos nuestro juramento oficial a la bandera en suelo malvinense, privilegio que, creo, nadie lo tuvo.

La compañía se dividió. Rumbo a San Carlos marcharon Esteban y los suyos al caserío de Darwin, Gómez Centurión con su gente y nosotros quedamos en nuestros «pozos de zorro» a cargo de Estévez. Y permanecimos en

aquel sitio hasta el 27 de mayo, momento en que el Teniente Coronel Piaggi le ordenó a Estévez que debíamos marchar hacia la primera línea de combate, debido a que los ingleses, que habían desembarcado en San Carlos el 1º de mayo, avanzaban hacia Darwin y ya se habían producido enfrentamientos con efectivos del Regimiento de Infantería 12. Según nos testimonió el capellán militar padre Mora, al recibir la orden, Estévez se puso contento. «Era lo que estaba esperando», dijo. A las 2 de la madrugada del 28 de mayo llegamos a Boca House (Casa Boca), sitio cercano al cementerio de Darwin que ya era zona de combate. Al hacerlo, nos cruzamos con gente del Regimiento 12, a cargo del Subteniente Peluffo, que venía de combatir. Estévez nos hizo desplegar en abanico y quedamos distribuidos allí. Luego, la derecha del abanico, entró en contacto con el enemigo y nosotros, que aún no estábamos en las posiciones que debíamos ocupar, según las órdenes recibidas, nos unimos con los del 12 para permitirles un respiro pues, mientras ellos se replegaron, nosotros contraatacamos. Al hacerlo, chocamos con la compañía A del batallón de paracaidistas ingleses, que tenía unos ciento cincuenta efectivos y estaban muy bien armados. Se peleó muy duro, sin dar ni pedir cuartel, en un combate que desde las 5 de la mañana se prolongó hasta casi las 10.

Fueron casi cinco horas de auténtica estadía en el infierno. Nosotros efectuamos tres repliegues y sucesivos contraataques. Ellos tenían apoyos de las fragatas que estaban en San Carlos y de artillería, combinada con los Blowpipe (misiles antiaéreos) que barrían el terreno.



Teniente Estévez

Cont. próxima Pág. Col. 1

Viene de Pág. Anterior

La disparidad de fuerzas era abrumadora a favor del enemigo. Al hablar de lo que fue ese combate, recuerdo las balas trazantes que iluminaban la oscuridad, los morterazos, los gritos de dolor y de furia con que unos a otros nos animábamos. Debido a la elevada preparación física-espiritual con que contábamos, durante el combate estábamos calmos, tranquilos. La angustia previa al choque con el enemigo nos había tenido nerviosos, pero ahora, en plena lucha, las cosas se revelaban tan simples como terribles. Y en la sencillez del «matar o morir» todo estaba resumido.

Yo estaba a cargo de una de las dos MAG que teníamos y Zabala, otro soldado conscripto, era mi cargador de municiones. Desde nuestro puesto disparaba a todo lo que veía o creía ver frente a mí. De pronto, un proyectil de mortero cayó muy cerca de nosotros. El pobre Zabala recibió de lleno las esquirlas y murió en el acto. Yo recibí impactos de esquirlas en el perineal izquierdo. Recuerdo que antes de perder la lucidez, atontado por la onda explosiva, le pedí a Dios que no me dejara morir allí. Realmente no sé cuánto tiempo estuve inconsciente o atontado. Luego, sin soltar mi MAG, me arrastré hasta un pozo cercano mientras sentía la tibieza de la sangre en mi piel y no sabía cuán herido estaba. Me zambullí en el pozo y encontré que allí había soldados del 12.

Ese pozo era como tener una butaca para contemplar el infierno. El Cabo Castro había intentado llegar también al pozo donde yo estaba cuando un proyectil de fósforo lo alcanzó y lo envolvió, convirtiéndolo en una antorcha humana. Oíamos sus gritos desgarradores. El pobre decía: «¡Rodríguez, máteme!»- gritaba mientras se quemaba vivo.

A Romero, otro soldado que estaba allí, le gritó lo mismo, pero nadie se atrevió a dispararle y terminar con su agonía. Un rato después no escuchamos más su voz; que Dios lo tenga en la gloria. Y llego en mi relato a lo que considero el instante supremo del combate, desde mi situación personal por supuesto. No hay que olvidar que en medio de ese caos del combate muchos estaban sufriendo experiencias únicas e indelebles.

La que les narro a continuación fue la mía: El Teniente Estévez estaba recorriendo las posiciones, gritando órdenes a derecha e izquierda, todo esto, repito, bajo el terrible fuego enemigo. Al salir del pozo contiguo al mío recibió dos balazos en el brazo y pierna izquierda, respectivamente.

Tambaleándose, llegó al pozo donde yo me encontraba. Este valeroso oficial, sin preocuparse de sus propias heridas, me preguntó por las mías, pues yo estaba ensangrentado. Le contesté que podía arreglármelas. Estévez tomó un FAL y comenzó a disparar; luego, por radio estuvo dando nuevas órdenes. Mi MAG la tomó otro soldado del 12 y abrió fuego contra el enemigo. Ese soldado recibió un balazo en la cabeza, obra de francotiradores -los que mayores bajas causaron en nuestra dotación- y cayó muerto. Éramos cinco en el pozo en ese momento. Comenzamos a soportar fuego directo de morteros y las cercanas explosiones de los proyectiles que caían nos arrojaban lluvia de tierra sobre nuestras cabezas. Estévez, lo repito, sin importarle sus heridas, tomó el casco del soldado muerto del 12 y me lo colocó en la cabeza para protegerme, ya que nosotros usábamos boinas verdes y eso no protege nada ante una bala o una esquirla.

En ese momento recibió un nuevo balazo en el pómulo derecho y se desplomó pesadamente a mi lado. Tratamos de auxiliarlo y le oímos decir algo, que nadie entendió, y luego expiro. Como estaba cargado de granadas, cualquier proyectil podía impactarlas y volarnos a todos, se las quitamos y sacamos el cuerpo fuera del pozo. Luego, afuera, su cuerpo de héroe recibió numerosos balazos más,

quedó casi irreconocible y la prueba de esto es que luego del combate lo reconocieron por la manera especial que tenía, como lo hacen los comandos, de atarse los cordones de los borceguíes. Tomé la radio y después de algunos intentos logré comunicarme con el Teniente Coronel Piaggi y le informé que Bote (nombre clave de Estévez) estaba muerto. Le pedí instrucciones.

«Esperen y aguanten hasta que lleguen los Pucará de apoyo»- me contestó. Los Pucará nunca llegaron. Entretanto, los ingleses habían logrado tomar las alturas y desde allí su fuego nos estaba acerbando. El Subteniente Peluffo, para evitar un inútil derramamiento de sangre, ya que habíamos agotado todas nuestras municiones, alzó la bandera blanca y todo terminó para nosotros. Recuerdo que en nuestras posiciones los muchachos se pusieron a fumar o comer chocolates y caramelos, embargados de una total tranquilidad y satisfacción por haberse batido como bravos.

Al tomarnos, nos registraron como prisioneros y los ingleses descubrieron que teníamos ocultos cuchillos y «ahorcadores» (tanzas usadas para estrangular) y algunos recuerdos de tropas británicas que habíamos conseguido después de desembarcar. Eso, más que nada, los hizo entrar en furia y nos golpearon. A mí, que estaba herido en el suelo, tendido sobre un chapón, me propinaron un puntapié. La noche del 28 nos efectuaron los primeros auxilios. El Soldado Giraudo, que fue herido cumpliendo funciones de estafeta bajo el fuego enemigo, falleció esa noche. Sé que todos mis compañeros caídos, con el Teniente Estévez a la cabeza, deben estar ahora en el paraíso brutal de los valientes. Y vaya mi recuerdo sincero y emocionado para todos ellos.

Prosigo con mi relato. A la mañana siguiente -era el 29 de mayo- nos llevaron a un hospital de campaña en San Carlos y allí me efectuaron dos operaciones, una colostomía (ano contra natura) y una operación de búsqueda en el interior de mi cuerpo, tratando de localizar fragmentos de proyectil. Posteriormente, cirujanos argentinos me hicieron otras cuatro operaciones. Estando internado, un compañero me relató que Gómez Centurión y un grupo de prisioneros intentaron fugarse para regresar a nuestras líneas, pero no pudieron lograrlo. Luego fui trasladado al buque hospital Uganda y ahí un capellán inglés, que hablaba un perfecto castellano, me dijo: «La guerra se terminó para vos». Antes de que me trasladaran al Bahía Paraíso, el 5 y 6 de junio debí soportar, como todos mis compañeros, el interrogatorio de la inteligencia inglesa. El hecho de tener prisioneros «boinas verdes» en San Carlos y Darwin y la enconada resistencia que les opusimos les hacía no creer que cincuenta efectivos con sólo dos MAG, dos lanzacohetes y fusiles, hubieran podido detener a toda una compañía de tropas altamente especializadas, obligándolas a replegarse tres veces durante aquellas cinco horas infernales.

Así fue, ciertamente, el combate de Goose Green o Pradera del Ganso. Algunos pocos soldados del 8 y del 12 y nuestra sección AOR dieron material al jefe del comando inglés, Brigadier Mayor Julián Thompson, que en su libro No picnic describió la dureza de esta batalla que retrasó considerablemente los planes ingleses de tomar Darwin.

También supe que en otra acción durante el 29, el Teniente Coronel Jones, Jefe del Batallón de paracaidistas ingleses, murió en un choque con las fuerzas de la sección Romeo, a cargo del Subteniente Gómez Centurión.

El regreso

El 7 de junio desembarqué en Puerto Belgrano y permanecí internado en el hospital naval por

seis meses, afrontando, como ya dije, cuatro operaciones más. Aquel maravilloso grupo formado por el Teniente Estévez aún perdura.

Entre agosto y octubre de cada año solemos reunirnos en comidas de camaradería donde abundan los recuerdos, las emociones y por qué no alguna que otra lágrima furtiva.

A pesar de todas las penurias sufridas, he logrado rescatar lo positivo que hubo y que fue mucho.

Quien tiene a la muerte cara a cara no deja, después de esos momentos, de mirar la vida de otra forma, la jerarquiza y trata de darle el más valioso y noble de los sentidos, el del amor a la familia, el trabajo, el estudio, la responsabilidad y el respeto.

El haber tenido el privilegio de estar junto a hombres de la talla del Teniente Estévez, que se convirtió en un modelo a seguir en mi vida, es algo que me ha marcado a fuego y que jamás olvidaré. Malvinas fue un punto de inflexión en nuestra historia. Nada será igual después de eso. Ojalá todos los argentinos nos encolumnemos tras el objetivo de recuperarlas, esta vez siguiendo los caminos de la diplomacia, el respeto mutuo y la paz. En lo personal, me he propuesto rastrear, investigar, profundizar para rescatar del olvido a esos héroes y sus ejemplos, cosa que noto está faltando en la actual sociedad argentina.

Los conceptos de patria, probidad, honor, moral, ética, sustentados con la propia vida, estrella polar de los que cayeron en el Atlántico Sur, no deben caer jamás en saco roto. A las nuevas generaciones debemos hacerles conocer quiénes fuimos los que padecimos y luchamos y que ahora tenemos una edad de alrededor de cuarenta años; nosotros comenzamos a ser los nuevos dirigentes de este ciclo. Dios quiera que sepamos volcar nuestras experiencias para construir una Argentina mejor.

Deseo volver a Malvinas, detenerme ante la tumba del Teniente Estévez y las de mis compañeros caídos. Quiero volver a cierta ruta natural donde junto al Padre Mora emplazamos la imagen de la Virgen, ante la que teníamos misa por las mañanas. Quiero volver a rezar allí por el alma de los vivos y los muertos y agradecerle por haberme preservado. Y pedirle fuerza y conciencia para que mi vida no sea inútil sino provechosa para quienes me rodean, mi comunidad y mi familia. Después de todo, ese es el mensaje que nos legó el Teniente Estévez.



Primero a la izquierda: Sergio Daniel Rodríguez; el que le sigue, con las bandas de munición cruzadas, Jorge Oscar Ledesma (participó en el combate con el teniente coronel Jones); detrás de Ledesma, Jorge Osvaldo Testoni (en el combate de Darwin, junto a Ledesma en el mismo pozo); en la primera fila, el más alto, Erik Walter Langer, con su Instalaza; al lado, Adrián Marconi, el otro apuntador de lanzacohetes. Todos estos son de la Sección BOTE, del teniente Estévez.

Los de casco pertenecen al Batallón de Ingenieros de Combate 601

La foto es del 24 de abril de 1982, en Pradera del Ganso, cuando la Ca C del RI 25 (y algunos otros elementos) juraron la bandera.

Escuadrilla Aeronaval de Exploración (EA2E)

Síntesis de su Accionar Operativo en la Guerra de Malvinas

Luis Guillermo Arbini, Capitán de Fragata Aviador Naval (R) VGM

Luego de 28 años de transcurridos los combates por la Recuperación de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y posteriormente a que el Sr. Capitán de Fragata Aviador Naval RE VGM José Alberto Andersen, tuviera la iniciativa de poner a consideración de las Autoridades de la Armada Argentina, el otorgamiento de una condecoración para el Sr. Capitán de Navío Aviador Naval RE VGM, Julio Hugo Pérez Roca, Comandante de la aeronave 2P111 (Avión Naval Neptune) y para su tripulación, (quienes localizaron a los naufragos del Crucero ARA General Belgrano, después que agotaran su autonomía de vuelo en la zona de operaciones y tomaran la determinación de continuar la búsqueda hasta encontrarlos, hecho que ocurrió una hora y media más tarde, asumiendo todos ellos el riesgo de tener que amerizar la aeronave ante una emergencia en uno de los motores a explosión del avión); me sentí motivado para cumplir la tarea que como Ex - Jefe del Departamento Operaciones de la Escuadrilla de aviones de exploración Neptune (EA2E) no había llevado a cabo y apoyar a la vez su petición con un informe más completo de nuestro accionar en Malvinas.

Es por ello que quise dejar plasmado en este relato, algo que si bien es una síntesis operativa de lo efectuado por la EA2E en la Guerra de Malvinas, incluye también el accionar más allá de lo que el deber les exigía a cada una de las tres tripulaciones de Neptune que operamos en la Guerra del Atlántico Sur.

Las Tareas llevadas a cabo por nuestras tripulaciones de vuelo en casi todas las misiones de combate en la Guerra de Malvinas, son señaladas en los puntos 1 a 7 que obran a continuación. Son las Causas que motivaron los Efectos de las «Condecoraciones y Distinciones» recibidas por la Escuadrilla Aeronaval de Exploración (EA2E) a saber:

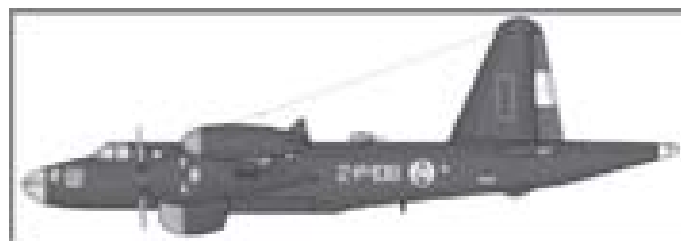
- 1) A su Bandera de Guerra por «Honor al Valor en Combate»
- 2) Al Capitán de Fragata VGM (RE) Dn. Ernesto Proni Leston ya fallecido, con motivo del hundimiento del HMS Sheffield, la «Cruz de Oro al Mérito Naval» y a su tripulación la «Cruz de Plata al Mérito Naval»
- 3) Las recientes «Distinciones» otorgadas por: a) El Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Ushuaia al Sr. Capitán de Navío Pérez Roca y a su Tripulación por la Resolución Nº 089 de fecha 14 de abril de 2.010, por «Reconocimiento al Merito», a quien el día 03 de mayo del año 1.982 y a riesgo de su propia vida y la de su Tripulación, tomó la heroica decisión de «No abandonar la Búsqueda de los Naufragos del Crucero ARA General Belgrano, poniendo de manifiesto el esfuerzo, abnegación y espíritu de sacrificio que lo guiaba en esa misión de guerra»; y la «Distinción» de fecha 03 de mayo de 2.010 Otorgada por la Gobernación de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a la tripulación del Avión de Exploración 2P 111 por su «Arrojo y Determinación» para localizar a los Naufragos del Crucero ARA General Belgrano

Estas Condecoraciones y Distinciones, se gestaron en la Escuadrilla Aeronaval de Exploración con el devenir de los hechos, que a continuación paso a detallar:

El inicio de las operaciones del Operativo Rosario no sorprendió a la EA2E, puesto que ya en meses anteriores al desembarco para la recuperación de las Islas Malvinas, se habían planificado distintas operaciones aéreas navales desde una pista de aterrizaje de hormigón de 1.200 mts. de longitud, (o sea Malvinas).

De igual manera el inicio de las operaciones de combate con la Fuerza de Tareas Británica, nos encontró perfectamente preparados, dado que al momento ya se había alcanzado el nivel de adiestramiento «Deseable» en Operaciones Aéreas Navales, luego de que se hubieran efectuado distintos tipos de ejercicios de adiestramiento durante el año 1981 y anteriores con la Flota de Mar, como así también ya el Comando de la Aviación Naval (COAN) nos había entregado en tiempo y forma las respectivas Capacidades del Enemigo, información que se analizó en profundidad en nuestro Departamento Operaciones, para confeccionar el Modo de Acción de la Escuadrilla.

Este modo de acción, que en principio fue adoptado en forma particular por la exploración de la Armada Argentina, luego de ser difundido a las otras Fuerzas, fue adoptado en forma general por la Aviación Argentina.



Avión de exploración naval Neptune

La información de las capacidades del oponente, fueron compartidas en su totalidad con el Jefe del Departamento Operaciones de la Escuadrilla de aviones Daguer de la Fuerza Aérea Argentina, luego de comprobar el suscripto que nuestra aviación iba a atacar a la flota inglesa en altura. En función de la experiencia que nuestra aviación naval tenía de ataque a unidades navales en el mar, les informamos de las características de los medios navales Británicos: Lóbulo radar, alcance de las armas, mejor performance de las mismas, forma de ataque de nuestra aviación de ataque, y luego de agotar todos los temas al respecto, le entregué en manos nuestra carpeta de inteligencia para que fuera analizada por sus pares y consultada con los integrantes de nuestra Aviación Naval de Ataque, quienes ya se encontraban desplegados junto con todos nosotros en la Base Aeronaval de Río Grande (GRA). El resultado fue el cambio de sus tácticas para el ataque a las naves inglesas. Todos conocemos lo adecuado de nuestras tácticas durante el desarrollo de la guerra.

El tiempo disponible antes del inicio del combate, fue aprovechado para calibrar los equipos de nuestras aeronaves con las unidades navales de superficie de la flota de mar, ajustándose al máximo los valores operativos electrónicos de detección, propios y recíprocos, lográndose un excelente nivel de adiestramiento en las tres tripulaciones de la EA2E que operaron en la Guerra de Malvinas.

Entre otros aspectos cabe resaltar: El manejo certero de los valores de detección radar, un tema eminentemente técnico: 80 Millas náuticas (Mn) sobre un blanco naval mediano, la distancia a la cual nos detectaban cuando aproximábamos bajo lóbulo (12.5 Mn), correspondiente a 12dz de nuestro MAE, la distancia a la cual detectaban a los aviones A4Q también en aproximación bajo lóbulo (7.5Mn), el alcance máximo de la amenaza contra aérea 160 Mn, el alcance de las armas del enemigo: 20 Mn del misil superficie-aire Sea Dart, las frecuencias de emisión de los radares del enemigo, el conocimiento de la gran eficacia desde cualquier azimut de lanzamiento del misil estadounidense aire-aire Side Winder AIM9L que poseían los Harrier enemigos.

La experiencia de haber sido interceptados por nuestra aviación de ataque en distintos ejercicios rea-

lizados a lo largo de los años con la Flota de Mar, mientras efectuábamos la misma tarea de exploración que perpetrábamos en la guerra permitió a nuestras tripulaciones desenvolverse con soltura y conocer acabadamente los riesgos a los cuales nos enfrentamos luego, en cada misión de combate, las cuales fueron muy numerosas y por lo actuado mas allá del deber, muy peligrosas, pero por sobre todo exitosas. El suscripto participó en 23 misiones de combate con un total de 145.2 Hs. de vuelo y el resto de los tripulantes de las tres dotaciones de Neptune lo hizo en un número similar de misiones y horas de vuelo.



Es por lo anteriormente señalado que me atrevo a aseverar que nuestras tripulaciones de vuelo entraron en combate con pleno conocimiento del peligro al cual nos exponíamos, pero sobre la base de los conocimientos que como tripulación teníamos, llevamos a cabo acciones más allá de lo que el deber nos exigía en cada uno de los vuelos operativos que realizamos en Malvinas. Estas tareas fueron logradas, producto de la abnegación, del renunciamento y del espíritu de sacrificio de nuestros tripulantes y con.....»y finalmente con el ideal permanente de exponer la vida a cualquier riesgo y sacrificio en defensa y gloria de la Patria».....

Pudimos alcanzar el éxito deseado en numerosas misiones de combate, al llevar a cabo Operaciones Aéreas Navales diversas, siguiendo el modo de acción que en líneas generales paso a detallar: éxito que posibilitó a la superioridad realizar otros tipos de Operaciones Aéreas Navales con menor grado de incertidumbre:

- 1- En casi todas las misiones volamos durante tiempos prolongados fuera de lotería, es decir, operando mayor tiempo del que nos aseguraba el regreso al aeropuerto de salida, con el objeto de cubrir una mayor superficie explorada, hecho que posibilitaba en ese período tener que plancharse en el agua en caso de emergencia de un motor. Esta situación se daba en todos los vuelos que partiendo desde el continente, circundaban a las Malvinas, como así también, pero por otra razón, en el vuelo de búsqueda y rescate de los naufragos del Belgrano, en el cual habiendo ago-

Cont. próxima Pág. Col. 1



Escudo de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración

Viene de Pág. Anterior

- tado la autonomía en zona de operaciones para arribar al aeropuerto de Río Grande (Tierra del Fuego) con un motor fuera de servicio, decidimos continuar la búsqueda hasta localizarlos. El tiempo sin lotería que nos demandaban esos vuelos era de una hora o una hora y media aproximadamente. (Dejo constancia que el suscripto a lo largo de su carrera en Neptuno, aterrizó alrededor de 23 veces en emergencia por falla de motores, otras tantas experimentaron otros pilotos, este hecho y el de volar en el 2P111 con un motor armado con componentes quitados a otros motores que se encontraban sin servicio, facilitaba en gran medida una emergencia de motor. Los mecánicos de vuelo y de mantenimiento siempre recuerdan el alto consumo de aceite de ese muleto en Malvinas).
- 2- Para aumentar la autonomía en zona de operaciones con el objeto de forzar la detección y localización del enemigo y obtener un mayor conocimiento de la situación mar que posibilitara a la superioridad ordenar otras operaciones aéreas hacia y desde Malvinas más seguras, nuestras tripulaciones volaron con las turbinas apagadas y las mezclas corregidas, a una altura que oscilaba entre 50, 100 y 150 pies del agua, según nos lo requería la táctica del momento. Recuerdo que el manual del avión señalaba, que debajo de los 1.000 pies se debía volar con las mezclas en rica y con las turbinas encendidas. (Siempre la Escuadrilla respetó esos parámetros, EXCEPTO, en Malvinas, hecho perfectamente conocido y aceptado por nuestros tripulantes, asumiendo todos mayores riesgos para el beneficio del resto de las operaciones de combate).
- 3- Nuestras unidades volaron en todo momento sin protección de aviones de escolta y sin superioridad aérea y entraron dentro del alcance de la amenaza contra aérea, en contra de la doctrina, con el mismo propósito de obtener una mejor situación mar antisuperficie (posiciones de buques enemigos)..... El día en que se hundió al HMS Sheffield, oportunidad en la cual ascendimos más alto de lo normal para lograr mayor alcance de detección, nos acercamos hasta 40 Mn de un buque piquete que estaba escondido dentro de nuestro retorno de mar, esa unidad vectoreó a una patrulla aérea de combate británica (PAC) contra el avión Neptuno. Estuvimos 120 Mn dentro del alcance de los Harrier. La doctrina señala expresamente que el explorador No debe entrar dentro del alcance contra aéreo enemigo. Recuerdo que tardamos una eternidad mientras efectuábamos nuestra táctica evasiva y tratábamos de disminuir en nuestro MAE de 52 dz a menos de 12dz, nivel debajo del cual nos perdían en su radar de control tiro quedando el enemigo sin posibilidad de continuar guiando a sus aviones de ataque contra el avión Neptuno. En

esa oportunidad escapamos por muy poco margen. A menudo he escuchado la grabación de esa interceptación lograda por la radio de la Central de Operaciones de GRA, quien en ese momento solicitó a la FAA el despegue inmediato de dos aviones de ataque para distracción de los interceptores los cuales habían iniciado su descenso para atacar al Neptuno. Tal fue la gravedad de esa misión.

- 4- En distintas oportunidades, luego de detectar y localizar unidades de superficie y habiendo analizado el espectro electromagnético imperante y para obtener certeza en la identificación, continuábamos la aproximación hasta sobrevolar el contacto. Siempre se corría el riesgo de que los ecos del equipo de búsqueda terminaran siendo buques enemigos de guerra en silencio radar, los cuales podrían ser activados, para derribar al explorador.
- Recuerdo que fue de mucha tensión la aproximación a una formación de cinco unidades medianas que navegaban encolumnadas al norte de Malvinas en formación, a las cuales consideramos necesario identificar. A medida que nos acercábamos más y más sin poderlos divisar dada la bruma... decidimos continuar hasta lograr el contacto visual... menuda fue la sorpresa, cuando observamos el color gris de los barcos a una distancia de cinco Mn... seguimos la aproximación y por fin los identificamos como pesqueros polacos recién cuando pasamos a la altura del puente de esta flotilla. Estos pesqueros fueron confundidos días después por la tripulación del avión naval Electra que se encontraba realizando tareas de búsqueda y rescate en la zona del hundimiento del Belgrano, por cinco destructores formados en V.
- 5- Nuestra tripulación, varias veces en las cuales la situación táctica así lo requería, elevó a la aeronave a mayores alturas que las normales, para obtener mayores alcances de detección radar sobre las unidades de superficie, asumiendo mayores riesgos en ser detectados por el enemigo, cosa que verdaderamente ocurrió según lo señalado en el punto 3.
- 6- Pero la más gratificante tarea para nosotros por el éxito logrado en salvaguarda de nuestros camaradas, durante la misión de búsqueda y rescate de los naufragos del Belgrano, en la cual asumimos olvidarnos de la lotería, ya agotada, cambiando el aeropuerto de alternativa a la Isla de los Estados y forzar al extremo la localización de las balsas salvavidas, asumiendo el riesgo de tener que plancharnos en el mar en caso de emergencia de un motor.

Esta misión que relató el Capitán Andersen en su nota de propuesta de condecoración al comandante de la aeronave, me ayudó a recordar parte de los momentos vívidos que estuvieron bajo su control ya que en ese vuelo se desempeñó como Oficial de Control Operativo (OCO) de la aeronave, momentos vívidos que complementan a su relato, con lo siguiente:

Alcanzado el punto crítico en el cual entramos en lotería y aún no habíamos localizado a los naufragos del Belgrano, donde también el Neptuno 2P112 la noche anterior y otra aeronave aeronaval durante el día 03 de

Mayo habían agotado sus autonomías en la zona de operaciones y habían regresado a sus bases... le dije al Capitán Pérez Roca (comandante del avión): Sr., ya se ha muerto mucha gente... y si no los localizamos se va a morir mucha gente más... este mensaje fue dado ex profeso al Comandante por el canal de comunicaciones general de la aeronave con el propósito de que fuera escuchado por toda la tripulación, el Comandante para dar pie a continuar con el diálogo dijo¿y entonces qué hacemos?, a lo que respondí... ya es tarde y rápidamente se va a venir la noche... cambiemos el aeropuerto de alternativa, ...nuevamente dio pie a la conversación... ¿y cuál es el aeropuerto?... en principio la Isla de los Estados, demás está decir que todos sabíamos que en la isla no había aeropuerto... por ello contesté... nos planchamos (amerizamos) al lado del petrolero... muy bien... dijo el Comandante... cambiemos el aeropuerto de alternativa y continuemos con la búsqueda.

Esta decisión nos permitió recalcular la lotería y forzar la búsqueda de los naufragos, contando ahora con mayor autonomía en la zona para localizarlos. En esos momentos percibí que la tripulación, conocedora del riesgo que asumíamos, lejos de inquietarse, sintió un gran alivio por el hecho de íbamos a continuar con la búsqueda y con renovados bríos se abocó a nuevamente a la tarea. Gracias a Dios llegó el momento en el cual los detectamos y los localizamos... Aún hoy al recordar, me emociona la algarabía, la felicidad, la inmensa alegría desatada en nuestra tripulación, por esta Bendición Que Nos Regaló El Señor... No obstante de estar fuera de lotería para regresar a GRA en emergencia, bajamos y sobrevolamos la mayor cantidad de balsas posibles (17 en total), para que renovaran sus esperanzas de ser rescatados, los marcamos con señales humosas y ascendimos para que los destructores que estaban muy lejos del nuevo punto dato, nos localizaran con sus radares, y materializaran por otros medios la posición de los naufragos. Luego de ello y de que el Ayudante Mecánico nos repitiera en distintas oportunidades... (Ya los detectamos, localizamos y sobrevolamos... Vayámonos de aquí porque nos van a tener que venir a rescatar a nosotros... es que también nos habíamos consumido el combustible que siempre se guardan los mecánicos por cualquier cosa y no lo informan a los pilotos)... entonces nos dirigimos de regreso desde las balsas en línea recta hacia los destructores, con el propósito de que trazaran su derrota de aproximación... Todavía recuerdo el estado del mar de esos momentos, porque cuando bajamos a la altura del puente de los destructores, observé cómo desde la proa hasta el puente de mando, quedaban los buques en el aire para luego caer y ser cubiertos por el agua... al respecto, un compañero de promoción que era Jefe de Operaciones de uno de los destructores me comentó que el Comandante había ordenado adelante y a toda máquina y se dirigían a toda velocidad hacia las balsas salvavidas... La satisfacción fue enorme, porque «los ojos de la flota argentina en el mar» como nos considerábamos nosotros, si bien habíamos asumido un alto riesgo, ello nos posibilitó un gran éxito en el cumplimiento de la misión. También decíamos «Los mejores son apenas buenos para ser exploradores», pero nadie nos lo creía, entre los cuales oh sorpresa, estábamos nosotros... Luego como el combustible remanente era muy poco y aún no estábamos en condiciones de alcanzar GRA en caso de emergencia, nos dirigimos primero a la Isla de los Estados y si bien ese era el camino mas largo a GRA, decidimos cruzar el mar por la parte mas angosta, el estrecho Le Maire. Por último costeamos la Isla Grande de Tierra del Fuego por el Este hasta que por fin estuvimos en final de la pista de GRA, habiendo cruzado los tan-

Cont. próxima Pág. Col. 1



Un Neptune visto de frente

Viene de Pág. Anterior



El ataque al Sheffield y la navegación del Neptune

ques de combustible por si se había consumido más en uno que en otro y sin inclinar prácticamente nada las alas en el giro de aproximación final, aterrizamos finalmente en nuestra Base Aeronaval... y como dijeron los muchachos aun habiendo orinado en los tanques... las dos agujas del combustible marcaban por debajo de la primera raya, 50 galones por tanque... entre 10 y 15 minutos de vuelo aproximadamente... lo que es igual a 30 Km o sea no llegábamos a ningún otro lado que a GRA. En esa misión volamos un total de nueve horas y treinta minutos, contra las siete horas y treinta minutos voladas por la tripulación del 2P112 en el vuelo anterior al nuestro con el mismo propósito.

- 7- Establecido el nuevo punto dato (posición) de los naufragos, el COAN destacó a otras aeronaves para continuar con esa misión y retiró a los Neptune de la zona del hundimiento para nuevamente abocarnos a tareas de exploración antisuperficie... Es por todos conocidos la brillante acción llevada a cabo por la tripulación del Capitán de Fragata VGM (RE) Dn. Ernesto Proni Leston que culminó con el hundimiento del HMS Sheffield. Fue una Clásica Operación Aérea Naval de Exploración, Localización, Exploración en Contacto, Guiado de Aviones de Ataque y por último Escape... Ese día y con posterioridad a este hecho, nos destacaron a la zona de operaciones para verificar el resultado del ataque y evaluar daños... En el cumplimiento de esta misión, nuestra tripulación que volaba la aeronave 2P111 al mando del Capitán Pérez Roca, estuvo a punto de ser derribada por los Harrier, luego de que ascendieramos a una altura mayor que lo que la táctica de ese momento nos imponía. En esta oportunidad estábamos operando bajo una gran amenaza contra-aérea materializada por dos patrullas aéreas enemigas que estaban volando en la zona, una a 500 pies y otra a 15000 pies de altura, y por unidades de superficie provistas de misiles de control de área Sea Dart. Recuerdo que escapamos por poco margen de los Harrier... en el momento en el cual nuestro operador MAE nos comunicó que los dz. habían descendido por debajo de 12.5, caímos a 90 grados de la derrota hacia el este, o sea hacia el océano y no hacia GRA, lógica contraria al instinto de querer efectuar el camino más corto de regreso a la base... y luego de un tiempo prudencial y cuando las jorobas de detección habían disminuido... volvimos a caer hacia la costa y regresamos una vez más a nuestra Base de Operaciones en Río Grande. Luego del aterrizaje tuvimos que relevar a un tripulante, quien fue desembarcado de la aeronave con un alto grado de estrés, producto del ataque frustrado de los Harrier contra nuestro avión. Esta Misión de Combate, resultó ser la más peligrosa para nosotros, en toda la guerra.

Por último producto de la sal imperante en el medioambiente marino que incidía en forma negativa

en la aeronave y fundamentalmente en los equipos electrónicos, principalmente en el radar y en el MAE, (situación que nos dimos cuenta luego de que en una operación de exploración antisuperficie, nuestro operador registró a los radares de navegación de 5 buques pesqueros polacos, como un radar 992 de control tiro de los destructores ingleses); tuvimos que replegar las aeronaves a nuestra base de asiento en Espora (Bahía Blanca) para efectuar mantenimiento en el Arsenal y en el Taller Electrónico, puesto que estaba previsto que se nos iba a ordenar efectuar una operación aérea naval con las dos aeronaves al mismo tiempo, lo cual requería que fueran guiadas desde la consola del radar por cada Oficial de Control Operativo de aeronave quienes a su vez estaban apoyados por sus respectivos navegantes y radaristas y también por lo que se pudiera observar desde la cabina de vuelo durante la noche. Esta operación totalmente instrumental, demandaba para obtener cierta probabilidad de éxito, el correcto funcionamiento del radar, del MAE y de los equipos de navegación, los cuales se encontraban muy degradados y por lo tanto se los debía reparar para llevarlos a sus parámetros normales de operación.

El fin de la guerra nos sorprendió en tareas de alistamiento de las aeronaves y de ejercitación en el vuelo de la misión que debíamos efectuar. La misma estaba prevista que fuera en el canal de San Carlos en Malvinas. Esta misión debía ser efectuada en una sola corrida, dados que los ingleses ya habían desembarcado y fortificado la zona en la cual bebíamos efectuar esa operación aérea naval.

Finalmente, creo no estar errado al pensar que los conceptos vertidos por personas expertas como Pierre Closterman, (As de la aviación francesa de la segunda guerra mundial), por el Capitán de Navío Robert Karlson Aviador Naval de los EEUU, (cuya Placa de Bronce Obra en un lugar preponderante en el Museo Aeronaval de la Ciudad de Pensacola, por ser uno de los pocos Aviadores Navales Norteamericanos que ostenta mas de 1.000 enganches en Portaaviones) y por otras personas que a continuación detallo ; estuvieron inspirados en todas aquellas tripulaciones de vuelo argentinas que llevaron a cabo acciones más allá de lo que el deber exigía ; y por ello expresaron:

CORONEL PIERRE CLOSTERMAN

A vosotros, jóvenes argentinos compañeros pilotos de combate, quisiera expresaros toda mi admiración.

A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir los buques, hicisteis frente con éxito.

A pesar de las condiciones atmosféricas más terribles que puedan encontrarse en el planeta, con una reserva de apenas pocos minutos de combustible en los tanques, al límite extremo de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros Mirage, vuestros Etendard, vuestros Skywaks, vuestros Pucará, con escarapelas azules y blancas.

A pesar de los dispositivos de defensa antiaéreas y de los SAM de buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por los AWACS (aviones de reconocimiento de gran alcance) y los satélites norteamericanos, habéis arremetido sin vacilar.

Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aún los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la LUFTWAFFE en 1945.

Vuestro valor ha deslumbrado no solo al pueblo argentino sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos.

A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos

honran a la ARGENTINA y al mundo latino.

¡Ay! la verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ello.

CN AVIADOR NAVAL USA ROBERT KARLSON:

Do you know what we said about Argentin Pilots?

They have big balls like this..... (y juntando sus dos manos formó una gran esfera), lo cual puede traducirse.....Los pilotos Argentinos son muy corajudos.

Este comentario se lo hizo a mi hijo el Teniente de Navío Aviador Naval Arbin Luis Matías en mi presencia en el Museo Aeronaval de Pensacola, Estado de Florida USA, luego de que se enterara por mi intermedio que yo era Capitán de Fragata Retirado Aviador Naval de la Armada Argentina, que había combatido en la Guerra de Malvinas en 23 oportunidades habiendo volado 145.2 hs y que mi hijo había sido enviado por La Armada Argentina a brindar servicios en la Aviación Naval de los EEUU como Instructor de Vuelo en la Escuela de Aviación Naval de Waiting Feell, donde casualmente Robert Karlson había sido el Comandante de ese Escuadrón en un principio y luego de toda esa Fuerza Aeronaval Norteamericana.

JOHN NOTT. MINISTRO DE DEFENSA RU

Creo que los pilotos argentinos están demostrando enorme bravura.

ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD

Los pilotos argentinos son muy valientes. Los admiro. Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los veíamos aparecer al ras del agua. Jamás hubiéramos imaginado eso.

THE MIAMI HERALD 27/5/1982

Los pilotos argentinos se ganan el corazón de sus compatriotas y la admiración de sus enemigos.

ANALISTA AERONÁUTICO LOUREIRO (BRASIL)

Sea cual fuere el resultado del conflicto quedará eternamente marcado en la historia el inquebrantable valor de los pilotos argentinos.

Los principales fundamentos de la guerra aeronaval fueron ampliamente superados por la audacia y el desarrollo técnico que hicieron gala los pilotos argentinos, tanto los de la Aviación Militar como los de la Aviación Naval.

Cuando finalice esta guerra no declarada, las marinas de todo el mundo tendrán que promover una revisión de sus tácticas, por cuanto la audacia y el coraje de los aviadores argentinos echaron por tierra todas las teorías hasta ahora existentes.

El propio enemigo quedó perplejo ante la técnica y el arrojo de los pilotos argentinos.

JEAN PIERRE GILLET. EN SU LIBRO «LES COMBATTANTS». PAG. 28

Todo se ha dicho sobre el coraje argentino.

Es común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.

Es por lo anteriormente expuesto, que quise sumarme a lo peticionado por el Capitán Andersen, pero solicitando que dicha condecoración fuera por «HONOR AL VALOR EN COMBATE» y se hiciera extensiva a todos los tripulantes de la Aeronave Neptune 2P111, que participáramos con total éxito en la detección y localización de los naufragos del Belgrano, hecho que posibilitó el rescate con vida de 770 tripulantes, convirtiéndose este hecho en uno de los más exitosos en la historia de las batallas navales modernas; como así también participamos en otras misiones de combate muy exitosas como las señala-

Cont. próxima Pág. Col. 1 Abajo

Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso»

Afirmación pabellón: 12 de noviembre de 1981

Fernando Bernabé Santos CNCO VGM

Después de un largo tiempo en mi andar y luego de bregar con determinadas vicisitudes que nos impone la providencia, quedaba una deuda en mi fuero íntimo, algo que estaba pendiente y que necesitaba expresarlo. Era una obligación relatar en un escrito y recordar a un coloso de la Guerra de Malvinas, por lo que hoy deseo rendirle un homenaje al Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso» que enmarcó un derrotero en nuestra historia naval, y quiero hacer conocer cómo llegó a mi vida profesional.

Una pagina en la historia



El Bahía Paraíso navegando en la Antártida

A fines de octubre de 1981, cuando llegábamos del viaje de Instrucción de la Promoción 110 de la Escuela Naval Militar, tu silueta se divisaba desde el inicio del espigón de la escollera norte del Puerto de Buenos Aires. A medida que la alegría nos surcaba por llegar a casa, tu imponente figura naranja hacía que respetáramos y envidiáramos sanamente a quien sería el o los asignados a cubrir algún puesto en la nueva unidad. Así se cuenta este primer acto: éramos ocho contadores de la promoción 68 y, disculpen mis compañeros por esta infidencia, cuando nos dieron a elegir los futuros destinos, siete eligieron la zona de Buenos Aires y uno la Base Naval de Puerto Belgrano – pedía el Crucero ARA «General Belgrano» - y como segunda opción un destructor. La suerte de la taba, jugó a mi favor, me puse muy contento cuando el Jefe de la Brigada informaba que mi destino estaba en el imponente Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso».

Después de la ceremonia de egreso llevada a cabo a fines de noviembre del año 1981, con la licencia otorgada, llegué a mi Salta querida para hacer escala y pasar a mi pago natal, portal de los valles Calchaquies, -Santa María Catamarca-. Cuando transcurría una semana, un telegrama me notificaba que debía presentarme urgente para realizar la campaña antártica.

El día viernes 15 de Diciembre de 1981 me incorporaba a mi primer equipo de trabajo, comprometidos con la profesión, gran sentido humano y la mayoría de carácter jovial.

Con un lenguaje simple pero sentido, narraré tu historia «Bravo Uno».

Nacistes en la Boca, cuna de gladiadores, construido por manos argentinas como prototipo de un proyecto nacional, vestiste* la camiseta del primer

Transporte Polar, con un equipo de grúas que te hacían sobresalir de tu primo mayor: el Rompehielos Almirante Irizar.

Zarpaste el 26 de diciembre de 1981, para iniciar tu primera travesía con tu capacidad logística agotada por la carga en apoyo a las siete bases antárticas. Habías cruzado dos veces el Círculo Polar Antártico. Las evaluaciones de tu quilla reforzada en romper el lecho blanco fueron altamente satisfactorias y los entendidos decían que había nacido otro rompehielos.

Tu primera tripulación, no llegaba a los 25 años de promedio, dirigida por un excelente conductor, tu Comandante. Él fue el norte de todos, su profesionalismo y paternalismo conformaban un excelente ser humano. La dotación siguiendo el perfil indicado, le infundió el alma a esa masa de acero e inclusive era contagiosa tu música a quienes se embarcaban como refuerzo de tu legión.

Con ese clima y en Ushuaia, como premio mayor de tu primera misión, te alistaste para cumplir otra travesía a las Islas Georgias del Sur.

El 23 de marzo de 1982 zarpaste con rumbo al mar de Scotia, para sorpresa de todos fuiste a torear y jugar a las escondidas con el buque inglés «Endurance».

La navegación fue dura y tuviste que capear fuertes temporales y, ¡que anécdota la tuya!, cuando la corbeta Guerrico se incorporó como refuerzo de la misión ¡Que unidad marinera!, solamente se le divisaba la antena de comunicación.

El 3 de abril de 1982, iniciaste tu diario de guerra en la gesta de Malvinas.

Tu primer evento en las Islas Georgias del Sur fue dejar vigías en Puerto Leith y zarpaste rumbo a Grytviken para detectar la presencia de fuerzas hostiles. El ambiente distendido se trocó cuando se produjo la recepción de las primeras bajas, consecuencia de las acciones llevadas a cabo en tierra. El cambio fue tan brusco que sorprendió a la generalidad. El equipo responsable de las operaciones en la cubierta de vuelo, recibió un duro impacto al enterarse de la pérdida de una aeronave, dejando solo al Alouette en la misión de transportar a los camaradas que habían sufrido heridas y que en muchos casos necesitaban urgente atención.

Todo ello causó un amargo sabor que se mantuvo hasta que se produjo la recuperación final de la isla San Pedro.

Las tareas de abordaje sufrieron el impacto del

cambio, rompiendo la rutina con el movimiento generado por los heridos llevados al área de Sanidad y por los prisioneros tomados (22 marines y 14 científicos). Ellos fueron alojados en camarotes de cubiertas bajas ante los cuales estaban apostados guardias y centinelas en lugares estratégicos para mantener un nivel normal de seguridad. Cumplidos tres días de travesía entre las Islas Malvinas y Comodoro Rivadavia, trazaste con tu primo mayor (Almirante Irizar), dos puntos en el derrotero para cobijar como puente logístico móvil y realizar un eventual socorro a los aviones que desplegaban las unidades del Ejército Argentino, con destino final a las Islas Malvinas.

El 14 de abril llegaste a la Base Naval Puerto Belgrano, grande fue el recibimiento y en forma inmediata desembarcaste a los prisioneros, con sus correspondientes efectos sin novedad.

De inmediato te abocaste a completar tu alistamiento como buque hospital, recibiendo progresivamente a los profesionales de la sanidad- la mayoría provenían de la zona Buenos Aires – completando la dotación con personal femenino, instrumentistas y enfermeras de la Escuela de Sanidad Naval. El trabajo resultó complejo y como corolario te pintaron cinco cruces rojas que te identificaban como tal.

Los médicos con alguna experiencia en sanidad en combate se pusieron al frente del grupo constituido para satisfacer las responsabilidades asignadas y con ese propósito planificaron los puestos a cubrir y los servicios a prestar. De a poco, tu nueva actividad se fue completando y a tres días de la zarpada, te adicionaron una nueva tarea para actuar como buque de apoyo logístico.

Con ese propósito, se trabajó día y noche en abarrotar las bodegas con provisiones que, en el caso de víveres, se calcularon para satisfacer las necesidades de diez mil hombres durante treinta días y completando el abastecimiento con otros pertrechos.

Cuando la carga y el alistamiento se encontraban a son de mar, las directivas recibidas sobre la constitución del grupo de sanidad en combate fue cambiada substancialmente, quedando integrada en definitiva por 28 médicos y 58 suboficiales enfermeros.

El 27 de abril, zarpaste de Puerto Belgrano como «Buque Hospital» rumbo a otra misión con el objetivo de generar altas.

La zona en la cual debías operar era un área enmarcada a la altura de Comodoro Rivadavia, destinando los primeros días a ejercicios de adiestramien-

Cont. próxima Pág. Col. 1

Viene de Pág. Anterior

das anteriormente, en las cuales asumimos riesgos muchos mayores que en el vuelo de búsqueda, cual fue el operar dentro del alcance de la amenaza contra aéreo del enemigo, volar la aeronave fuera de sus parámetros normales de operación, identificar visualmente contactos de superficie, volar sin protección ni superioridad aérea y volar durante períodos muy prolongados sin aeropuerto de alternativa, todo ello con oposición del oponente.



Características técnicas del P-2 Neptune:

Tripulación:	7-9
Longitud:	27,94 m
Envergadura:	31,65 m
Altura:	8,94 m
Superficie alar:	92,9 m²
Peso en vacío:	22.650 kilogramos
Peso máx. de despegue:	35.240 kilogramos
Motores:	2 x Wright R-3350-Turbo-32W Ciclón radial de 3700 CV
Hélices:	hélice de 4 palas, 1 por motor
Velocidad máxima:	586 km / h
Velocidad de crucero:	333 km / h
Alcance:	3.540 km
Techo de servicio:	22.400 pies

Viene de Pág. Anterior

to, corrección de roles y prácticas ante distintas eventualidades.

La madrugada del 3 de mayo recibiste la penosa noticia del hundimiento del Crucero «General Belgrano», por lo que de inmediato tuviste que poner proa al área indicada, para desplegar tus herramientas y prestar auxilio a nuestros hermanos.

Consecuencia de un temporal y por la distancia al punto del hundimiento, la travesía se hizo dura, llegando a la zona ordenada, el 4 de mayo. Con las primeras luces del día tocaste el primer zafarrancho y los aviones que sobrevolaban el sector te iban marcando las posiciones de las balsas y, gracias a tu propulsor proel, podías maniobrar fácilmente en todas las aristas.

Aún ahora resulta difícil describir la emoción del encuentro de nuestros camaradas, sus rostros que denotaban las penurias y particularmente el frío soportado que calaron sus venas, se conjugaron en un abrazo y en un apretón de ser humano.

Navegaste cinco días más en la búsqueda esperanzada, marcando un círculo en tu derrotero hasta llegar cerca de las Islas Sándwich del Sur. La operación implicó el rescate de 71 compatriotas y 17 cuerpos entregados a la vida eterna.

El 12 de mayo arribaste a Ushuaia y en una emocionada ceremonia desembarcaste a los camaradas, que luego serían retornados a la zona de Puerto Belgrano.

Tu primera tarea como buque hospital había finalizado y para dar cumplimiento a las normas fijadas en la Convención de Ginebra, tu silueta fue pintada íntegramente de blanco en esa zona austral.

El 29 de mayo fuiste alistado y destinado a la zona de la Isla de los Estados, continuando luego con rumbo a las Islas de los Leones Marinos para control del área y cumplir con la tarea de producir «altas» en el conflicto enmarcado.

El primer cruce estuvo lleno de incertidumbre por la presencia del adversario en la zona. El clima en la dotación mientras se realizaba la travesía era muy particular, los rostros reflejaban una natural preocupación acerca de alguna eventualidad, el cuando y la forma eran incógnitas a develar. Como contrapartida existía el convencimiento de estar capacitados para enfrentar cualquier situación emergente. Eso sí, en la intimidad se percibía que vivían la noche más larga de su historia.

La luz del alba te avisaba que habías llegado al punto coordinado, vale decir a la Gran Malvina. Fue grande la emoción de poder contemplar nuestras islas en medio de una bruma gris desplegada en el horizonte.

Navegaste todo el día al sur de esa parte del archipiélago y de pronto te encontraste que dos helicópteros Sea Lynx sobrevolaban desafiando tu imponente silueta y el pabellón celeste y blanco. El contacto inicial fue: «detenga su marcha, primera inspección», luego anavizó un Helo y descendieron un pelotón de ocho británicos fuertemente armados, mientras la otra aeronave volaba circundando tu estampa. Finalizada la misma, navegaste para encontrarte con tus pares del otro bando. Ellos habían constituido un grupo especial integrado por el «Uganda», buque hospital propiamente dicho y otras tres naves «Heccla», «Herald» e «Hidra» que cumplían funciones de «bucques-ambulancias». Estas unidades eran de menor porte y estaban previstas para evacuar heridos al puerto de Montevideo en primera instancia y posteriormente traslado al Reino Unido.

Allí iniciaste el primer intercambio de heridos, visitas de cámara, anavizajes y provisión de medicamentos. Ante la sorpresa de no encontrarte con unidades de guerra hasta ese momento y siguiendo las instrucciones de los ingleses, enfilaste al principio al Canal de las Águilas y finalmente entraste al Estrecho de San Carlos. La navegación en ese tramo te condujo al centro de la bahía donde tenía su asiento el establecimiento San Carlos. Durante esa navegación pudiste divisar la Fragata «Ardent» que presentaba serias averías, pudiendo ver también al «Canberra» y al «Queen Elizabeth», grandes buques que

habían terminado la descarga de los pertrechos para reforzar la cabecera de playa recién establecida.

Al salir del canal se escuchaba en forma permanente el ruido de los bombardeos, al llegar a ese punto recibiste indicaciones de poner proa a la isla de Borbón. En ella dejaste como refuerzo a un oficial médico y al mismo tiempo se desembarcaron pertrechos y medicamentos.

El 1° de junio entraste a Puerto Argentino, era un día soleado a lo que se agregó la calidez de la recepción de nuestros compatriotas, al tiempo que el fuego antiaéreo propio hacía blanco en un Sea Harrier, para agregar un motivo más para la bienvenida.

El humo permanente producto del combate, y tu silueta blanca enarbolando nuestra insignia sobre la bahía, constituían una magnífica postal de la situación que se vivía.

Todos los combatientes argentinos, incluyendo los emplazados en las trincheras agitaban sus manos saludando tu presencia. La permanencia para poder evacuar heridos estaba acotada a un determinado número de horas, siendo aprovechado simultáneamente para desplegar tus brazos, extraer y colocar la preciada carga a las pequeñas unidades que se amadrinaron en las bandas. Fueron cinco horas sin respiro para ejecutar la tarea citada, mientras proseguía el estruendo de los cañones y de los bombardeos.



El Bahía Paraíso navegando como buque hospital

Agotado el tiempo, zarpaste rumbo al continente, evacuando a todos los heridos del hospital de tierra como así también a los tripulantes del buque mercante «Río Carcarañá» y del transporte «Bahía Buen Suceso», que se encontraban con serias averías y encallados.

Sin concederte un descanso arribaste a Punta Quilla y teniendo en cuenta que había de esperar la marea favorable, iniciaste la evacuación de los heridos utilizando helicópteros que debieron cumplir varios vuelos nocturnos. Finalizada esta tarea te dirigiste para tomar amarras en el puerto de Santa Cruz, allí urgido por el tiempo comenzaste de inmediato a embarcar contenedores, pertrechos y distintos materiales. También se completó la carga con una ambulancia y tambores de aeronave, ¡que locura la tuya!

El 10 de junio efectuaste tu segunda entrada a Puerto Argentino y de inmediato se armó el rol de sanidad en combate dirigido a recuperar los heridos y al mismo tiempo fue activado el rol de abastecimientos, para permitir la descarga de los aprovisionamientos, en especial víveres.

La permanencia esta vez se extendió por dos días durante los cuales los combates adquirían mayor intensidad y las noches eran iluminadas por bengalas. Tus cubiertas eran transitadas por los veedores de la Cruz Roja embarcados y mientras tu ancla era levada, la dotación del buque percibía la sensación que no todo estaba saliendo bien. El contendiente estaba cada vez más cerca de la ciudadela, con oleadas de la aviación enemiga descargando sus bombas sobre las posiciones argentinas, todo lo que hacía prever un desenlace no favorable para nuestros intereses.

Con rumbo sureste saliste comprobando que en la bahía Agradable, se encontraba el buque de transporte de tropas inglés «Sir Galahad» muy averiado y abandonado cuando intentaba un desembarco con resultado negativo.

El 14 de junio, llegaste a Punta Quilla y mientras en las Islas se establecía un cese de fuego con una posterior rendición de nuestros efectivos, fecha

histórica pero dolorosa, tu dotación golpeada por la noticia, te alistó nuevamente recordando que la misión era «recuperar y producir altas».

Nuevamente enfilaste hacia las Malvinas y en el trayecto tuviste que soportar una inspección que efectuó el HMS «Plymouth». Al dejar la Bahía Anunciación y para sorpresa de todos te encontraste con el núcleo de la flota inglesa, contando por lo menos 45 unidades, 15 de combate y 30 de apoyo logístico. El cielo estaba cubierto de helicópteros, que en forma permanente operaban con redes completas de pertrechos y te sobrevolaban en formación con banderas inglesas.

El 17 de junio por tercera vez fondeaste en Puerto Argentino. La desolación y el movimiento de embarcaciones y aeronaves, conjuntamente con el humo que surgía de la isla, eran los testigos mudos de los hechos ocurridos. De inmediato comenzaste la tarea de recuperación de nuestros compatriotas que habían sido capturados, esto ocurría a medida que iban siendo liberados, hasta llegar a un total de 1.800 hombres.

Haciendo abstracción de la mueca de frustración que denotaban sus rostros y de los golpes y heridas sufridas por muchos de ellos, a todos acogiste con afecto, brindándoles un baño reparador, nuevo vestuario y platos de comida calientes. Luego hiciste el cruce rumbo a Punta Quilla, totalizando 2.100 almas a bordo. El trayecto demandó 36 horas de emoción y de movimiento, los servicios debieron funcionar en forma ininterrumpida durante 24 horas para satisfacer las demandas de tal cantidad de gente.

Todo el personal del buque afectado a los servicios de vestuario, rancho, panadería, cámaras y camaretas soportó con entusiasmo las obligaciones propias de cada puesto de trabajo, pues se sentían obligados a extender su mano a los compatriotas que habían participado activamente en el conflicto y que trataban de recuperar su identidad y sentirse que estaban bajo techo argentino.

El 20 de junio, que se presentó como ventoso y frío amarraste con algunas limitaciones en el puerto de Santa Cruz, posibilitando el desembarco de nuestros camaradas del Ejército Argentino.

Finalizada esta parte nuevamente te dirigiste a las Malvinas en el que sería el cuarto viaje, encontrando un activo movimiento de las fuerzas del Reino Unido, las que continuaban con las operaciones de carga y descarga de pertrechos militares.

Para regocijo de nuestra parte la mayoría del personal argentino a repatriar eran camaradas de nuestra propia fuerza, así que ni bien fueron embarcados el destino fijado era Puerto Belgrano. Sentimos entonces el orgullo de compartir el viaje con nuestro glorioso Batallón de Infantería de Marina N° 5, como así también algunos integrantes del destacado Regimiento 25. El tiempo que duró la travesía se hizo más corto en función de las múltiples anécdotas y experiencias de todos los actores de la gesta.

El 24 de junio, cuando el sol ya caía en el horizonte, entraste a Puerto Belgrano y con emoción desembarcaste a los bravos infantes.

Ya en la Base, comenzaste el proceso inverso al del alistamiento. En primer término despediste con sentimiento a todo el personal que integró la sanidad en combate. Ellos aprendieron a quererte, pusieron todos sus conocimientos y experiencia para salvar las vidas de los heridos y fundamentalmente se integraron al espíritu de buque.

Como culminación de todas esas vivencias el 27 de junio de 1982 ingresaste a tu asiento natural «Buenos Aires». Nos aguardó una cálida recepción brindada por los familiares y amigos que esperaban ansiosos el regreso de la dotación.

¡Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso», tarea cumplida! No exagero si se lo califica como coloso de los mares, no existe Unidad Naval Argentina que en su primer año de vida haya sido receptora de tantas emociones. En resumen, operaste durante seis meses continuados, a los cien días de tu nacimiento abriste tu diario de guerra, navegaste 25.000 millas y como enseñanza de tu misión humanitaria en las guerras

Cont. próxima Pág. Col. I

Viene de Pág. Anterior

contemporáneas, fuiste el que aportó a la Cruz Roja Internacional, dos adendas o normas importantes sobre la identificación electrónica/sónica -subacua y sobre las áreas de encuentro de Buques Hospitales. Ambas fueron debatidas y posteriormente aprobadas por los países que integran la Convención de Ginebra.

Extrañamos tu presencia en la Flota de Mar. Desde el 29 de enero de 1989 descansas en el fondo del cementerio blanco, pero tu espíritu permanece como un desafío, como queriendo expresar que aún estás vivo, tu silueta se divisa a lo lejos mecida por las olas de nuestros mares australes.

Con esta historia, simple pero sentida, tu Primera Dotación, el Grupo Playa, el Grupo Alfa, la Sanidad en Combate, el Grupo Aeronaval Embarcado, integrado por Unidades de la Aviación Naval y del Ejército Argentino, te recuerdan cariñosamente, agradecidos por las vivencias compartidas, con espíritu sereno y lleno de emociones al evocar «Cuanto habíamos hecho» y cuan relevante fue tu protagonismo que permanecerá en forma imperecedera en las heroicas páginas de nuestra historia naval. ¡Presente «Bravo Uno»!

Oda al Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso»

Tu nombre encierra un universo de soñadores construido por manos argentinas, naciste en la Boca (cuna de gladiadores).

En tu viaje de prueba inaugural, una eventualidad te hizo temblar, al producirse un incendio que dejó destruido todo el sector de sanidad y los comedores, los que fueron nuevamente reacondicionados en veinte días por el personal del astillero y puesto en funcionamiento para poder zarpar en la fecha indicada.

Cuatro misiones relevantes desplegaste: la campaña antártica, la recuperación de las Islas Georgias del Sur, el rescate de los marinos del Crucero Belgrano y la heroica tarea como buque hospital en la Gesta de Malvinas.

Tu primera tripulación, no llegaba a los 25 años de promedio. En el puente, la estampa del Señor Comandante. Los refuerzos embarcados conjuntamente con la dotación incrementaron tu alma, gran masa de acero.

Fuertes temporales capeaste y con orgullo,

muchas travesías sobrellevaste
No hay unidad naval argentina que haya vivido tantas emociones en el primer año de vida, operaste durante seis meses, navegaste 25.000 millas y a los 100 días de tu nacimiento, abriste tu diario de guerra.

Bahía Paraíso, buque hospital argentino, la sanidad en combate te saluda.
Tus recuerdos imborrables encierran un montón de anécdotas, alegrías, tristezas y entrega total.
Abrazaste a los compatriotas en las Malvinas y gran emoción sentían al ver que en tu silueta, flameaba nuestro pabellón.

Como grande, dejaste enseñanzas en la guerra contemporánea, dos normas se publicaron, una sobre la identificación electrónica y otra sobre las áreas de encuentros de buques hospitales, ambas nacieron de tu corazón y fueron aprobadas en la Convención de Ginebra ¡qué orgullo el tuyo!

Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso», quiero gritarte a los cuatro vientos:
«Salud gladiador de los mares Australes», tu nombre esta entre los grandes, tu casco se encuentra en el cementerio blanco, tu silueta se la divisa desde lejos expresando que todavía estas vivo.
El ruido del silencio te acompaña como centinela de tu protagonismo fugaz e imperecedero en nuestra historia naval.

Bravo Uno ¡Presente!

Evocación del Comandante

El 28 de enero del 2008 una noticia llenó de congoja a todos aquellos que integraron la dotación del buque durante la campaña resumida precedentemente. En el Hospital Naval Pedro Mallo el Vicealmirante VGM Ismael Jorge García, había partido en un viaje sin retorno aunque permanece muy vivo en nuestro recuerdo por habernos comandado durante la guerra y conducido finalmente a buen puerto.

Sólo dos meses atrás, el 9 de noviembre del año anterior, la mayor parte de la primera dotación del «Bahía Paraíso» se reunió para recordar los 25 años transcurridos desde la Gesta de Malvinas. Esos encuentros llevados a cabo a partir de 1983, confirmaban lo acertado de la expresión «la gran familia naval», por lo que una vez al año nos reuníamos con todos los que no teniendo impedimentos hacían acto

de presencia, muchas veces enriquecida particularmente por la compañía de sus familiares tratándose de los que viven en el interior. Ello permitía el conocimiento de todos aquellos, a partir de su Comandante, quienes habían vivido el conflicto como pocos.

Resulta entonces adecuado rendir un emocionado recuerdo al que nos condujo en un mar proceloso agravado por el estado de beligerancia con una de las mayores potencias del mundo.

Por lo que, en tono coloquial me atreveré a expresar:

«Fuiste el común denominador de nuestros recuerdos y anécdotas. Punto de partida de la organización de actividades, guía para despejar nuestras incertidumbres, referente obligado del grupo más joven de la tripulación y en especial de los ex-conscriptos que, solamente con tu presencia los hacías sentir con el espíritu de haber prestado servicios a la patria en sumo grado.

No cabe olvidar ese hermoso recuerdo de nuestras vidas pasado un cuarto de siglo y menos aún teniendo presente, la idea de los más jóvenes en entregarte el hermoso reloj con un fondo en relieve con la silueta de las Islas Malvinas, tallada en madera de quebracho colorado argentino.

La historia naval te recordará como un excelente profesional, con probada pericia para surcar los mares antárticos. Seguiremos en el derrotero que nos trazaste con acertadas palabras, que nos encontrarán plenas de emoción y tu primera dotación te recordará en todo momento, orgullosos de quien era responsable de conducirnos en situaciones límites con la mayor tranquilidad.

Es justo, entonces, pregonar a los cuatro vientos las virtudes que adornaban tu persona, por lo que el cumplimiento de todas las misiones que te encomendaban eran la consecuencia natural de tu capacidad profesional. Algunas de las pruebas dadas en las duras condiciones de un conflicto en el mar, forman hoy parte de las adendas internacionales para buques hospitales, contribuyendo a la modelación del carácter de tus subordinados.»

Señor Vicealmirante (VGM) D. Ismael Jorge García, Comandante del Transporte Polar A.R.A. «Bahía Paraíso», has dejado un legado invalorable a todos los ciudadanos, camaradas, amigos y compañeros. Estarás siempre ¡PRESENTE!

Aclaración a la historia del Sistema Misilístico Tierra-Mar, «ITB»

A pedido del Suboficial Mayor (RE) de la Armada, Gregorio Fernández, publicamos la siguiente aclaración al artículo del número 33 de «La Gaceta Malvinense»

«En la nota publicada en la página 12 de la Gaceta Malvinense, N° 33, del mes de septiembre del corriente año, sobre la historia del Sistema Misilístico Tierra-Mar, «ITB» (Instalación de Tiro Berreta), se olvidaron de mencionar a un integrante del grupo de trabajo que junto con los técnicos mencionados en el citado artículo, tuvo participación en la puesta a punto de la mencionada instalación.

Me refiero al Suboficial Mayor, Mecánico de Sistemas, orientación Control Tiro, Armando Julien (fallecido al poco tiempo de haberse retirado).

El citado Suboficial realizó los cursos del misil Exocet en Francia. Aplicado y entusiasta se destacó siempre por su afán de investigar, a tal punto que sus compañeros de promoción lo bautizaron con el sobrenombre de «Pardal». El que suscribe este pedido de aclaración, Suboficial Mayor Mecánico de Sistemas (RE), Gregorio Fernández, compañero de promoción del Suboficial Julien, en honor a su memoria agradecería se reconociera la omisión, y se lo incluya». Es una distinción poder contar con el apoyo de quienes, por sus vivencias directas, pueden enriquecer las historias que contamos en nuestra revista. Muchas veces resulta imposible mencionar a todos los que participaron en determinada acción. Simplemente no nos llegan los relatos tan completos, así que poder contar con el apoyo de nuestros lectores es realmente valioso.

Muchas gracias.

Oscar Horacio Oulton
Director
«La Gaceta Malvinense»



SM Armando Julien

AVEGUEMA lamenta informar el fallecimiento de los siguientes socios:

- † Suboficial 2° de la Armada Argentina, VGM (RE) ZURITA, José Ramón, N° de Socio 2365, falleció 27 de septiembre de 2010. El Suboficial Zurita durante el conflicto revistó en el Destructor ARA «BOUCHARD».
- † Suboficial Mayor del Ejército Argentino (RE) CHAVES, David Rolando, N° de Socio 1475, falleció el 21 de agosto de 2010. El Suboficial Chaves durante el conflicto perteneció al Grupo de Artillería Aerotransportada 4
- † General de Brigada VGM (RE) MACHINANDIARENA, Francisco E, N° de Socio 176, falleció el 8 de septiembre de 2010. El general Machinandiarrena formó parte de la Gobernación Militar Argentina durante el desarrollo del conflicto.

La Federación de Veteranos de Guerra de la Provincia de Corrientes, participa el fallecimiento el 19/11/2010 de la señora madre del héroe de la Patria Don Remigio Antonio Fernández, caído en combate formando parte del RI Mec. 5 en la Gloriosa Gesta de Malvinas. Doña Lorenza Fernández fue en vida, activa miembro de la Comisión de Familiares de Nuestra Institución. Quienes Combatimos junto a su Hijo, por la Patria, jamás la olvidaremos.

JULIO TEODORO ROMERO WALTER ALCIDES ROGIDO
Secretario General Presidente

La Marina Mercante Argentina en el Conflicto del Atlántico sur

Edgardo A. Dell'Elicine, Capitán de Ultramar



Veintiocho años han transcurrido desde este acontecimiento de profunda importancia histórica, sin embargo, la contribución de la Marina Mercante de bandera argentina es uno de los aspectos menos conocidos por el público en general, pero merece ser objeto de investigación de parte de los historiadores. Felizmente, esta línea de estudio ha sido iniciada por el Sr. Jorge Muñoz, escritor e investigador, especializado precisamente en el estudio de la actuación de los civiles durante el Conflicto del Atlántico Sur. Intentaré en este corto artículo dar un panorama sintético del papel que les cupo a los marinos mercantes argentinos en lo que hoy en día se conoce como la Gesta de Malvinas.

Inmediatamente después de haberse concretado la Operación Rosario el 2 de Abril de 1982, la Armada dispuso el empleo de varios buques de la Marina Mercante, estatales y privados, tripulados por marinos mercantes, para colaborar en apoyo a nuestras Fuerzas Armadas en operaciones, tanto en tierra como en el mar, sin haber alcanzado la medida el carácter de movilización militar compulsoria de las tripulaciones. Este hecho merece ser tenido en cuenta para que el sacrificio y abnegación de las mismas no queden en el olvido.

La participación de los buques de la marina mercante consistió en cumplir cuatro tipos de misiones:

- Abastecimiento Logístico a las Islas y a la Flota de Mar en operaciones.
- Inteligencia en alta mar y en la Zona de Exclusión.
- Transporte de materiales y personal a puertos patagónicos desde el Área del Río de la Plata.
- Control tráfico marítimo Río de la Plata y transporte de personal repatriado.

En el Abastecimiento Logístico a las islas intervinieron las siguientes unidades, según el orden cronológico siguiente:

Bahía Buen Suceso

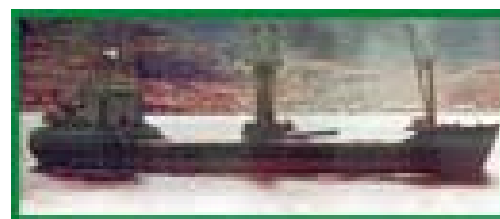
Perteneciente al Servicio de Transportes Navales de la Armada, tripulado por personal civil al mando del Capitán de Ultramar Osvaldo Niella. Tuvo un protagonismo destacado en los acontecimientos previos a la Operación Rosario.



Transportó al personal obrero de la Empresa Davidoff que desembarcó en Georgias para desarmar a una factoría según convenido con el gobierno británico, hecho que generó la disputa que desembocó luego en el conflicto bélico. También transportó un reducido contingente de Fuerzas Especiales de

la Armada que desembarcó en Puerto Leith (isla Georgia) el día 2 de Abril. Durante el conflicto operó en las Islas Malvinas como abastecedor. Fue atacado por aviones Sea Harrier estando atracado en la Bahía Zorro (Gran Malvinas) el día 16 de Mayo, sufrió daños en su superestructura y dos heridos entre la tripulación. El buque tuvo que ser abandonado en dicho puerto donde la tripulación quedó internada y luego rescatada por el buque hospital «Bahía Paraíso».

Islas de los Estados

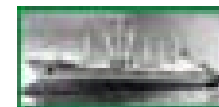


También perteneciente a Transportes Navales, tripulado con personal de la Marina Mercante al mando del Capitán de Ultramar Tulio Panigadi. Participó activamente como abastecedor entre puertos del archipiélago y aliador de buques de carga de mayor porte. Cumplió incluso funciones de

minado de las aguas frente a Puerto Argentino.

En la noche del día 10 de Mayo fue hundido por la fragata H.M.S. «Alacrity» en el Estrecho de San Carlos. Perecieron todos sus tripulantes, excepto el Capitán de Corbeta Alois Payarola (Coordinador Naval) y el marinero mercante Alfonso López.

M/N Norte



Perteneciente a la armadora privada La Naviera, al mando del Capitán de Ultramar Pedro Juárez operó en Puerto Argentino durante la primera semana de Abril, descargando material para las Fuerzas Armadas.

M/N Río Cincel

De la Armadora Estatal ELMA, al mando del Capitán de Ultramar Juan C. Trivelin. Entre los días 7 y 10 de Abril descarga módulos de pista para la base aérea. Entre su tripulación se cuenta al

Cont. próxima Pág. Col. I

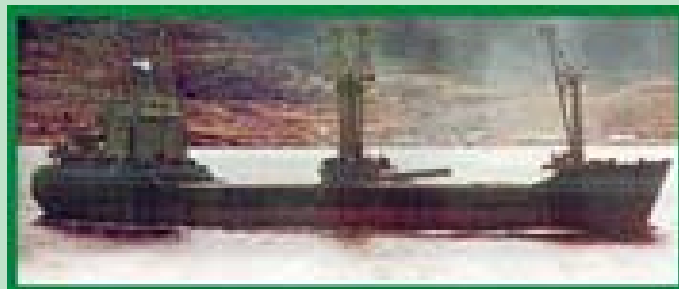
ROL DE HONOR

Tripulación Isla de los Estados

Caidos en Combate

Personal de la Marina Mercante

Cap. de Ultramar Tulio Néstor Panigadi
Cap. de Ultramar Jorge Esteban Bottaro
Piloto de Ultramar Jorge Nicolás Politis
Maquinista Naval Miguel Aguirre
Maquinista Naval Alejandro Omar Cuevas
Contra maestre Benito Horacio Ibáñez
Cabo de Mar Jorge Alfredo Bollero
Marinero Manuel Oliveira
Marinero Antonio Máximo Cayo
Marinero Antonio Manuel Lima
1º Electricista Pedro Antonio Mendieta
1º Mecánico Enrique Joaquín Hudephol
1º Cabo Omar Héctor Mina
1º Cocinero Rafael Luzardo
Mayordomo Héctor Omar Sandoval



Personal de Ejército

Capitán Marcelo Sergio Novoa
Sgto. Ayudante Víctor Jesús Benzo
De la Armada Argentina
Cabo Principal Rubén Torres
Cabo Enfermero Orlando Cruz
Cabo 2º Oscar José Mesler

Personal de Fuerza Aérea

Cabo 1º Héctor Hugo Varas

Personal de Prefectura Naval

Marinero Jorge Eduardo López

Marinos Mercantes Caídos en Malvinas

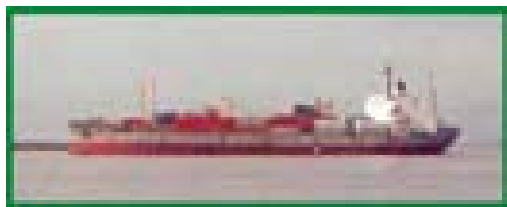
Fecha	Apellido y Nombre	Cargo	Destino
10-05-1982	Panigadi, Tulio Néstor	Capitán	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Bottaro, José Esteban	1er. Oficial	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Politis, Jorge Nicolás	2do. Oficial	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Aguirre, Miguel	Jefe de Máq.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Cuevas, Alejandro O.	1er Of. de Máq.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Ibañez, Benito Horacio	Contraestre	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Bollero, Jorge Alfredo	Cabo de Mar	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Lima, Antonio Manuel	Marinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Olveira, Manuel	Marinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Cayo, Antonio Máximo	Marinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Mendieta, Pedro	1er. Electric.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Hüdepohl, Enrique J.	Mecánico	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Mina, Omar	Cabo Máq.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	LUZARDO, Rafael	1er. Cocinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Sandoval, Néstor O.	Mayordomo	B/M Isla de los Estados
09-05-1982	Rupp, Omar	Contraestre	Pesquero Narwal
02-05-1982	Avila, Heriberto	Cantinero	A.R.A General Belgrano
02-05-1982	Avila, Leopoldo	Cantinero	A.R.A General Belgrano



Viene de Pág. Anterior

Oficial de Radio Noemí Marchesotti, la primera mujer reconocida como Veterana de Guerra.

M/N Formosa



Perteneciente a la empresa ELMA S.A., al mando del Capitán de Ultramar Juan Gregorio, arribó a Pto. Argentino el día 19 de Abril con 3500 toneladas de carga de la más diversa índole, que logra desembarcar pese a las pobres facilidades disponibles. Entre su tripulación se cuenta con otra mujer, también reconocida como veterana de guerra, la enfermera Doris West. Terminó su descarga en la noche del día 30 de Abril y fue sorprendido todavía en puerto por el ataque británico del día siguiente.



Fotografía de la bomba sin explotar en el Formosa

Logra abandonar el puerto sin daños, pero en el crepúsculo vespertino, navegando al sur de la Isla Soledad, fue confundido y atacado por error por tres aviones Skyhawks de la Fuerza Aérea Argentina. Fue blanco de dos bombas que no explotaron y de impactos de cañón 30 mm que felizmente no causaron víctimas entre su indefensa tripulación. El buque logró retornar al puerto de Buenos Aires sin más inconvenientes.

M/N Río Carcarañá

Buque de ELMA S.A., comandado por el Capitán de Ultramar Edgardo A. Dell'Elicine zarpó de Bs. Aires el 22/4/82, pudo evitar el bloqueo enemigo materializado en la zona por la presencia de los submarinos nucleares «Splendid» y «Spartan», arribando a Puerto Argentino con su valiosa carga el día 26/4/82, en que comenzó a traspassarla al buque ARA «Islas de los Estados».



Durante el ataque aéreo del 1º de Mayo un Sea Harrier le lanzó una ráfaga de cañón que afortunadamente no hizo blanco. Escapó del puerto, con la mayor parte de su cargamento todavía a bordo y se ocultó en la Rada del Toro, al sur de la Isla Soledad. Al día siguiente apareció en la Bahía Zorro, Isla Gran Malvina para continuar el alije de su descarga al «Islas de los Estados». El día 3 de Mayo se traslada al fondeadero de Puerto Rey en el Estrecho de San Carlos, Isla Soledad, donde prosigue las operaciones de descarga con su propia tripulación actuando como estibadores, a los buques costeros «Mon-sunen» y «Forrest», tripulados éstos por personal naval. La pieza más valiosa de su cargamento desde el punto de vista bélico consistió en una cohetera CITEFA de última generación. La descarga de la misma al buque Islas de los Estados, bajo condiciones meteorológicas severas, es un ejemplo de voluntad, abnegación, capacidad técnica e ingenio de parte de ambas tripulaciones mercantes. Con esta última operación, el día 10 de Mayo el «Río Carcarañá» completó su misión, que desgraciadamente resultó malograda en gran parte por la pérdida del buque Islas de los Estados, ocurrida aquella misma noche. Por orden del Comando Naval el buque tuvo que permanecer en espera de nuevas órdenes en el mismo fondeadero hasta que el día 16/5/82 fue atacado por aviones Sea Harrier. Los mismos lanzaron dos bombas que no

dieron en el blanco y luego lo ametrallaron con tres pasadas de fuego de cañón aéreo de 30 mm, causando daños en la superestructura y obra viva del casco, afortunadamente sin sufrir bajas entre su tripulación. Ante la indefensión, el buque fue abandonado por orden de su Capitán y la tripulación rescatada por el Alijador Forrest, es trasladada a la Bahía Zorro donde queda internada hasta que pudo ser evacuada por el buque hospital ARA «Bahía Paraíso» el día 5 de Junio. El buque fue rematado y hundido por una fragata británica el 23 de Mayo en el mismo lugar donde se lo abandonó. Durante su permanencia en la Bahía Zorro la tripulación prestó valiosos servicios al regimiento allí apostado, realizando tareas de apoyo al mismo, como ser el traslado y ocultamiento a resguardo de los ataques aeronavales británicos de centenares de tambores de combustible.

Remolcador Yehuín



Perteneciente a la Empresa GEOMATER y empleado para operaciones de apoyo a plataformas petroleras, al mando del Capitán de Corbeta Eduardo R. Llambí, con tripulación mercante encabezada por el Sr. Oscar García Lattuada, fue el último buque mercante que arribó a Puerto Argentino durante la guerra. Arriba en la tarde del día 1º de Mayo.

Realizó numerosas y peligrosas misiones de abastecimiento entre puertos interislaños y también de minado

marítimo. Al final del conflicto la embarcación fue capturada y su tripulación hecha prisionera.

Apoyo a la Flota de Mar

El abastecimiento de combustible en altamar a las unidades de guerra del Grupo de Tareas 79 de la Armada nacional estuvo a cargo de los buques tanques «Puerto Rosales» y «Campo Durán» de la flota petrolera estatal de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), además del buque tanque ARA «Punta Médanos». El buque tanque «Puerto Rosales» al mando del Capitán de Ultramar Radamés Luppi fue designado para apoyar el Grupo de Tareas GT 79.3 encabezado por el Crucero «General Belgrano», con los Destruyores ARA «Bouchard» y ARA «Piedra Buena» como escoltas del crucero. El día 29 de Abril abastece en proximidades de la Isla de los Estados a los destructores y el día 1º de Mayo hace lo mismo con el Crucero en un punto del «Área Miguel» situada al norte de la Isla de los Estados, pasándole 390 toneladas de fuel oil. Esta operación se desarrolló entre las 0900 y 1200 horas y existe evidencia documental de que ambas naves estuvieron durante esta operación, enfocadas por el periscopio del Submarino «Conqueror», que aguardaba la confirmación del Comando Submarino Británico en Northwood, Inglaterra, para cumplir la orden de ataque dispuesta por el Almirante Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas Británica. Dicha confirmación fue extendida recién al día siguiente, por lo cual el Puerto Rosales escapó del trágico destino posterior del Crucero. El buque tanque estaba fondeado en una caleta de la Isla de los Estados cuando ocurrió la tragedia del hundimiento del Crucero General Belgrano, estuvo a punto de ir al rescate de los naufragos sobrevivientes, pero recibió la orden de volver a puerto para recargar sus tanques. Retornó luego a su función de abastecimiento de la Flota, al mando del Capitán de Ultramar Eduardo Radivoj, misión que cum-

Cont. próxima Pág. Col. 1

Viene de Pág. Anterior

plió durante todo el resto del conflicto.

Inteligencia en alta mar

Las actividades de inteligencia se cumplieron de la siguiente forma:

El envío de una poderosa fuerza de tareas al Atlántico Sur por parte Británica fue una decisión política tomada por el Gobierno Conservador. Sus primeras unidades se pusieron en marcha el 30 de Marzo, es decir dos días antes de producirse la «Operación Rosario» por parte de las fuerzas argentinas. A partir de ese momento fue de vital necesidad para el Alto Mando nacional disponer todo tipo de información sobre la Fuerza de Tarea Británica, en especial de su constitución y su progreso hacia el teatro de operaciones. Prácticamente no se disponía de ninguna ayuda exterior para este fin, pero en gran medida se compensó este inconveniente recurriendo a la Marina Mercante y la Aviación (Comando de Transporte de la Fuerza Aérea Argentina) para la tarea de reconocimiento marítimo de largo alcance, misiones que fueron dignamente cumplidas por ambos organismos. El reconocimiento marítimo que abarcó todo el Océano Atlántico, desde el Canal de la Mancha y Gibraltar hasta la latitud del Río de la Plata, se efectuó con buques de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), la prestigiosa Armadora Nacional hoy en día lamentablemente liquidada, no titubeó en poner a disposición de la Armada sus recursos tanto materiales como humanos. El B/M «Río de la Plata», al mando del Capitán Isaac Benchetrit, llegó a rodear la Isla Ascensión y sorprender a la Fuerza de Tareas Británicas en plena tarea de concentración. Logró enviar las primeras informaciones precisas sobre la misma, hasta que fue sobrevolado por varios helicópteros, que lo obligaron a alejarse del lugar. Sin embargo, pese a esta primera advertencia británica, este incidente no desalentó a las tripulaciones para persistir obstinadamente en cumplir con

este tipo de misión. Los buques «Almirante Stewart» «Glaciar Perito Moreno», «Glaciar Ameghino» y «Río Calchaquí» también se acercaron peligrosamente a la base de Ascensión. El b/m «Tierra del Fuego» al mando del Capitán Héctor Curria tuvo la misión especial de detectar la formación de la flota enemiga en medio del océano a la altura del Río de la Plata el día 27 de Abril, información que resultó de vital utilidad para el planeamiento operativo de la fuerza de tareas 79 de nuestra Armada.

El seguimiento de la flota enemiga al sur del paralelo del Cabo San Antonio (Provincia de Buenos Aires - Argentina) fue efectuado por diversos buques pesqueros de armadores privados tripulados por personal civil con un Oficial Naval a bordo dirigiendo la tarea de inteligencia. Los más destacados fueron el B/F «Narwal», B/P «María Alejandra», B/P «Constanza», B/P «Ceibo», B/P «Usurbil», B/P «Invierno», B/P «Mar Azul» y el B/P «Capitán Cánepa». Particularmente efectivo fue el «Narwal», al mando del Capitán de Ultramar Néstor Fabiano, con el Capitán de Corbeta González Llanos embarcado como oficial de inteligencia naval. El día 29 de Abril descubrió el grueso de la Flota inglesa en operaciones de reabastecimiento en alta mar fuera de la zona de exclusión. Fue ahuyentado por la Fragata «Alacrity» pero igualmente prosiguió sigilosamente el rastreo de la flota enemiga en su ruta al sur. Su informe fue crucial para planificar el plan de ataque del Grupo de Tareas 79.1 (comandado por el Portaaviones 25 De Mayo). El día 9 de Mayo fue redescubierto por dos aviones Harrier y atacado con bombas y fuego de cañón, que causó varios heridos y la muerte del Contramaestre Omar Rupp, el primer marino mercante caído en la Gesta de Malvinas. El barco gravemente dañado, tuvo que ser abandonado con sus balsas salvavidas. El buque seguidamente fue abordado por un grupo comando helitransportado. Tomaron prisioneros a todos los tripulantes e intentaron mantener a flote la nave a fin de tomarla como presa, objetivo que no

tuvo éxito ya que la misma finalmente se hundió. Los tripulantes fueron conducidos al portaaviones 'Invencible' y luego pasados al buque hospital 'Uganda'.

Transp. a Ptos Patagónicos

Diversos buques mercantes cumplieron misiones de transporte de material logístico bélico desde los Puertos de Santa Fe, Buenos Aires y Mar del Plata hacia los puertos de concentración en la Patagonia:

Puerto Deseado y Punta Quilla. Pertenecientes a ELMA fueron el «Córdoba» (Cap. Di Fiore y J. Malvich), «Lago Argentino» (Cap. E. Romero), «Lago Traful» (Cap. Esteban Segura), «Glaciar Ameghino» (Cap. Tanaka), «Chaco» (Cap. J. L. Cortez), «Río Neuquén» y «Río Calchaquí». Del Comando de Transportes Navales intervinieron los buques «Bahía San Blas», «Cabo De Hornos» y «Canal De Beagle», estos buques con comando militar pero con tripulación civil. La Flota de YPF mantuvo durante el conflicto el abastecimiento de combustible a todos estos puertos, además de Comodoro, Río Gallegos y Río Grande (Bases Aéreas) con los buques «Cabo Espíritu Santo» y «Florentino Ameghino». El remolcador de mar «Yaktemi» de la Empresa GEOMATER a cargo del Capitán C. E. Terreni con base en la Bahía San Sebastián prestó servicio de apoyo al tráfico marítimo en la zona. Se destaca su apoyo al B/M «Formosa» en su recalada a dicho puerto el día 2 de Mayo con una bomba sin explotar en su bodega y haber salido para socorrer al B/P Narwal cuando fue atacado el día 9 de Mayo.

Finalmente se debe hacer constar la tarea de Control del Tráfico en el Río de la Plata y la Repatriación de Personal: Durante el conflicto el buque-escuela ARA «Piloto Alsina» perteneciente a la Escuela Nacional de Náutica al mando del Capitán de Ultramar Eduardo Sulín, tuvo la importante misión de servir de base a personal de la

Prefectura Naval para controlar la entrada de buques a los canales del Río de la Plata, con el objetivo primordial de impedir un posible sabotaje de parte del enemigo que cortase esta vital vía de comunicación. Después de la finalización de las hostilidades, tuvo el alto honor de transportar de vuelta a la Patria a 1016 prisioneros de guerra argentinos que fueron entregados por los británicos en el Puerto de Montevideo. Este personal fue recibido y atendido a bordo con toda la consideración y cuidado que se merecían por el esfuerzo y sacrificio realizado al servicio de la Patria, en total contraste con el trato lamentable e injusto que recibieron cuando fueron desembarcados en el Puerto de Buenos Aires, que aún hoy muchos veteranos con amargura no lo pueden comprender.

El campo de investigación histórica no está de ninguna manera agotado con esta apretada síntesis de los acontecimientos que protagonizaron los marinos mercantes argentinos, que con valor y determinación cumplieron con su deber al servicio de la causa argentina. Dieciséis de ellos murieron creyendo en los valores superiores que esta causa implica y por lo tanto no debemos dejar que su memoria naufrague en el olvido, algo que sectores de los oportunistas de siempre, sin duda, desean que ocurra. Un episodio de la guerra de Malvinas que merece ser debidamente examinado es el presunto alije de un cargamento de Diesel Oil a un buque tanque de bandera de conveniencia al servicio de la Fuerza de Tarea Británica en alta mar a la altura de la costa de Río Grande do Sul por parte de un buque tanque con bandera argentina perteneciente a una conocida multinacional petrolera. Desde la terminación de la guerra, un manto de fuerte y sospechoso misterio impide conocer la verdad histórica. Si se llegase a confirmar esta sospecha, que sepan los que hicieron posible semejante acción, que merecen el más absoluto repudio de toda la Nación y en particular la de sus compañeros que arriesgaron sus vidas por la causa nacional.

Elementos Recordatorios de Malvinas



Adquieralos en nuestra sede

Uruguay 654 Piso 4° Of. 403

Tel: 4373-5440

de 08.30 a 12.00

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

«Día del Veterano de Guerra y de los Caídos en la Guerra de Malvinas»

Cadete IVº Año (Escuela de Aviación Militar) Leonel FENÚ

Escuela de Aviación Militar: 09 de Abril de 2010



El emotivo acto fue presidido por el Gobernador de la Provincia de Córdoba, Contador Juan SCHIARETTI, quien estuvo acompañado por el Comandante de la IV Brigada de Paracaidistas, General de Brigada D. Edelmiro José Antonio RUIZ DIAZ, el Jefe de la Guarnición Aérea Córdoba, Brigadier D. Luís María CISMONTI, el Intendente Municipal de la Ciudad de Córdoba, Licenciado Daniel Oscar GIACOMINO, autoridades del Gobierno Provincial, Municipal y otras autoridades de las Fuerzas Armadas y de Seguridad.

Participaron en la parada militar personal de las distintas unidades de la Guarnición Aérea Córdoba, una Delegación del Ejército Argentino y

Fuerzas de Seguridad con asiento en la ciudad de Córdoba y, especialmente invitados, los Veteranos de Guerra de las Fuerzas Armadas.

Luego de entonarse las estrofas del Himno Nacional Argentino, se procedió a dar lectura a un mensaje de la Señora Ministra de Defensa.

El padre Samuel JUFRE, ofreció una emotiva invocación religiosa a cuyo fin la Banda de Música y Guerra de la Escuela de Aviación Militar ejecutó Silencio.

Acto seguido el Gobernador de la Provincia hizo entrega de una placa recordatoria de la ceremonia que fue recibida por el Director de la Escuela de Aviación Militar.

A modo de cierre del acto se realizó un desfile militar de los efectivos presentes, que fue encabezado por el personal de Veteranos de Guerra. Mientras esto ocurría, un avión A4R perteneciente a la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, efectuó una demostración en vuelo sobre la plataforma de aviones del Grupo Aéreo Escuela y dos escuadrillas, de 4 aviones EMB Tucano y 3 Mentor T-34 completaron dos pasajes de desfile aéreo.

Las tropas terrestres, encabezadas por to-

das las banderas de las unidades participantes, completaron el desfile rindiendo honores a las autoridades ubicadas en el palco y particularmente a los Veteranos de Guerra, que una vez efectuado su pasaje frente al palco, se colocaron al costado del mismo.

Luego de la ceremonia, los Veteranos de Guerra fueron agasajados con un Vino de Honor en el Casino de Cadetes.

Fuente: *Rumbos Aeronáuticos. Revista virtual de los Cadetes de la Escuela de Aviación Militar. Córdoba.*



AVEGUEMA retransmite una carta presentación que el segundo comandante del crucero ARA «General Belgrano» hiciera llegar a las autoridades municipales de Caleta Olivia con motivo del cambio de nombre del paseo costanero de la ciudad «Mártires del Crucero General Belgrano» por el del nombre del ex - presidente recientemente fallecido.

HUMILLANTE

El Consejo Deliberante de Caleta Olivia ha decidido en la sesión del 3 de noviembre retirar el nombre de «MÁRTIRES DEL CRUCERO GENERAL BELGRANO» a la costanera de esa ciudad.

Considero que resulta imposible que existan argentinos que puedan haber apoyado este proyecto que agravia la memoria de los 323 héroes, que ofrendaron sus vidas en defensa de los intereses de la Patria constituyéndose en los custodios eternos de nuestro crucero en las profundidades del mar. Estos héroes no pertenecen solamente a la dotación sino que son de la Patria, recordados y venerados por nuestro pueblo, llorados permanentemente por sus padres, esposas e hijos como si el 2 de mayo de 1982 estuviera siempre presente en sus mentes.

Lo grave, lo incomprensible es que se haya destruido el homenaje, merecido, que en su momento hombres de buena fe y dignos ciudadanos, en representación del pueblo de Caleta Olivia, quisieron rendir a nuestros héroes para que su recuerdo y ejemplo perdurará en nuestra historia.

En nombre de la Plana Mayor y Dotación del Crucero General Belgrano, considero que resultaría muy plausible que la decisión tomada pueda ser revertida.

¡HONOR A LOS HÉROES DE LA PATRIA!

Pedro Luis Galazi
Capitán de Navío VGM (RE)
Segundo Comandante



Maqueta del Crucero ARA «General Belgrano» en la costanera de C. Olivia

A 25 Años - La Hora de Escribir

S.M. (R) F.A.A. Juan Carlos Hümöller

Prólogo

Veinticinco largos años. Veinticinco años de la Guerra de Malvinas que no serán suficientes para borrar de la memoria las situaciones extremas que cada uno vivió, pero tal vez sí fechas, horarios e infinidad de detalles menores. Por eso mismo llegué a considerar oportuna la pregunta que me hiciera mi hija Leticia, coincidente con el inicio de los preparativos para los distintos actos de conmemoración del Vigésimo Quinto Aniversario. «¿Pá, porqué vos nunca escribiste algo sobre la guerra?» Pregunta que me tomó de sorpresa pero a decir verdad, creo que mayor fue la de ella al responderle «¿Cómo que no escribí? ¿Nunca te di nada a leer?» «No, nunca» fue su respuesta.

En realidad a lo que me refería, se trataba de un breve escrito que surgió como necesidad de precisar algunas cosas muy puntuales antes de efectuar en el año 2005 una charla para alumnos del CENS N° 60 del barrio de San Telmo, colegio de enseñanza secundaria para adultos, lo que me resultó una vivencia gratificante por la atención con que fue seguido mi relato y palabras de reconocimiento y agradecimiento dejadas al retirarse por muchos de los presentes.

Tiempo después, esa gratificación se hizo mayor al recibir una serie de cartas escritas por esos alumnos, que como cierre de esa experiencia, el profesor que me había invitado, un amigo, les había encomendado escribir dirigidas a mi persona y con relación a esa charla. Las conservo a todas como un preciado presente, incluyendo un par de ellas que a pesar de lo respetuosas no disimulan para nada un tono decididamente crítico por la frialdad con que yo había podido hablar de algo tan condenable como una guerra. Respetando y hasta coincidiendo en parte con algunos conceptos, esas dos cartas me sirvieron para darme a pensar que quienes las escribieron no supieron captar mi real estado de ánimo, más que para hacerme creer que había logrado disimular bastante bien mis emociones, ya que un par de veces estuve a punto de quebrarme.

Volviendo al escrito de referencia, bastante afechado a una cronología de hechos y que me sirvió de base para esa exposición, al dárselo a leer a Leticia, aparte de sorprenderla fue evidente que llegó a conmoverla, seguramente porque en un párrafo hago mención al hijo por nacer, quien finalmente resultó ser ella, nuestra única hija, nacida el 01 de octubre de 1982. Un rato después de haberla leído, con los ojos rojizos pero tratando de disimular que había llorado, solamente me dijo: «pero falta una parte».

Esa parte precisamente son esas situaciones extremas que mencioné en las primeras líneas, y más pensando en los años vividos que en estos veinticinco años transcurridos, creo que es oportuno, al menos para dejárselo a Leticia, volcarlas al papel y con ello prevenirme de ciertas jugarretas que con la edad, comienza a desafiarnos la memoria.

1º Parte - El escrito que ya estaba



Mi participación durante la Guerra de Malvinas fue como integrante de una tripulación del avión de

transporte C-130 Hércules, desempeñándome como 2º Mecánico de a bordo, con el grado de Suboficial Auxiliar. Sobre mis vivencias, puedo decir que cuando partimos de la 1ª Brigada Aérea de El Palomar, aquel 1º de abril del 82 a las 22:00, no tenía idea de la magnitud de lo que estábamos emprendiendo. Comenzamos recién a tomar conciencia una vez aterrizados en Comodoro Rivadavia (01:10 del 2 ABR. 82), durante los preparativos previos y tratando de dormir algunas horas en el mismo avión, cosa prácticamente imposible porque ya palpitábamos la emoción de lo que nos esperaba al amanecer. Lamentablemente, esa emoción se transformó en un profundo sentimiento de frustración cuando ya en cabecera de pista, tuvimos que abortar el despegue ante una alarma de sobretensión en uno de los motores, originada por la rotura de una cañería de aire a presión.

A escondidas lloré por no haber podido vivir el momento en que se arrió la bandera inglesa (aquella que tantas veces había visto flamear durante los vuelos que hacíamos con los Fokker F-27 cumpliendo servicios regulares de LADE) y finalmente era enarbolado nuestro Pabellón Nacional. Como resultado de esta falla técnica recién llegamos a Malvinas alrededor de las 20:00 del 2 de abril, transportando en el vuelo de regreso un contingente de Infantes de Marina que había desembarcado en las islas en el inicio de ese glorioso día.

Luego vino la etapa del puente aéreo, donde nuestra tripulación, con ligeras variantes en su conformación en algunas ocasiones, cumplimentó 14 vuelos a Malvinas trasladando todo tipo de pertrechos, comestibles, tropa, vehículos, etc. También efectuamos una exploración marítima lejana para detectar la posición de la flota inglesa, avistando dos naves, una de ellas que por su figura estilizada debió ser un submarino, en lo que aparentemente sería una operación de reabastecimiento y que observamos trataban rápidamente de separarse una de otra, seguramente al detectar nuestra presencia. Lógicamente tampoco demoramos en poner la mayor distancia posible entre ellos y nosotros.

Pero la guerra en serio comenzó a partir del 1º de mayo, considerado luego como el día del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina. Conscientes de que la etapa de los preparativos había quedado definitivamente atrás y habiendo sucedido ya el bombardeo a Puerto Argentino, el hundimiento del Crucero Gral. Belgrano, la pérdida de aviones y pilotos, nosotros teníamos que seguir operando con nuestras gloriosas «chanchas», rompiendo el bloqueo británico.

Modelo C-130-B



El C-130 Hércules de Lockheed es el avión de carga más versátil en su clase.

El día 7 de mayo, nuestra tripulación fue la tercera en operar en Malvinas bajo esas condiciones, con el TC-63, el mismo avión con el que efectuamos los vuelos con aterrizaje en Puerto Argentino también los días 15 y 31 de mayo. Nuestro último aterrizaje en Malvinas con el TC-63 se efectuó un día antes que este avión fuera derribado por el Teniente WARD, piloto de Sea Harrier. En esta cobarde acción por parte del enemigo, la muerte convirtió en héroes a siete integrantes de nuestro Escuadrón, y el hecho hizo vivir a mi esposa una situación similar a la que yo había experimentado durante aquel vuelo del 7 de mayo. Ella sabía que nosotros habíamos salido de Palomar con el TC-63, y al escuchar por radio CARBE de Uru-

guay que ese era el C-130 Hércules derribado por los ingleses, realmente temió perder el embarazo que por esos días con mucho esfuerzo llevaba adelante.

Lo que ella no sabía era que previo a nuestro despegue desde Comodoro Rivadavia hacia Malvinas el día anterior, con el TC-63 (16:45 del 31-MAY-82), nos cruzamos antes de ingresar a pista con el TC-64, a cargo del Capitán MARTEL como Comandante de Aeronave, luciendo la «chancha» un lindo boquete en el borde de ataque del plano derecho. Dado que no podíamos establecer enlace con la otra tripulación, tratando de evitar las escuchas que hacían los ingleses, nos fuimos con la intranquilidad de cuál sería el origen del agujero; imaginando más bien el impacto de algún proyectil, pero no, lo que efectivamente fue lo supimos recién a nuestro regreso.

El daño lo originó el impacto en vuelo de una avutarda (especie de pato patagónico) y su reparación obligó al empleo, junto al parche de chapa fijado con remaches, de una pasta sellante que requería el fraguado durante 24 horas. Esto fue lo que obligó al cambio de avión; por lo que salieron ellos con el TC-63 a cumplir con la misión que llamábamos «El Loco» o «El Patito», porque se volaba rasante sobre el mar y luego un ascenso violento hasta 10.000 pies para, mediante un rápido barrido de radar, tratar de detectar la flota y luego volver a pegarse al agua, ya que simultáneamente podrían ser detectados por el enemigo.

Aproximadamente al mediodía de aquel 1º de junio cuando nos dirigíamos al Aeropuerto a preparar el TC-64 para cruzar en la noche a Malvinas, nos enteramos que a través de la BBC de Londres ya se daba a conocer que los ingleses se adjudicaban el derribo de un C-130 argentino, el TC-63. Lógicamente en el 82 las comunicaciones no eran como lo son hoy y recién cerca de las cinco de la tarde pude hablar con mi esposa y darle cuenta del dolor que significaba la pérdida de camaradas y amigos, pero que todavía contaba conmigo y juntos trataríamos de ver nacer a nuestro hijo.



C-130 - H (avión tanquero - carga de combustible)

Volviendo a los vuelos, algo que me hizo vivir la guerra desde una perspectiva totalmente distinta fue el efectuar las misiones de Reabastecimiento. Una cosa eran los cruces tratando de aterrizar para dejar la preciada carga y emprender el regreso generalmente trayendo heridos y otra, totalmente diferente, las misiones con el KC-70 que cumplimentamos los días 24, 25 y 27 de mayo.

Me refiero al hecho de compartir el alojamiento con los pilotos de caza, ver como los despedían sus mecánicos, saber que aquel que no había vuelto era con quien uno estuvo charlando el día anterior, o quizás un rato antes de salir. También la tensión que se vivía por la operación misma, en especial durante la espera en un circuito predeterminado del regreso de los A-4 de sus misiones y el que pocas veces volvían todos los que habíamos reabastecido de ida. El sentir tan de cerca la pérdida de vidas humanas nos hizo tomar más conciencia de la importancia de lo que estábamos haciendo y para mí en particular fue algo que me hizo vivir estas misiones con una carga emocional muy superior a la de los otros vuelos.

En la primera misión de esas características, el día lunes 24 de mayo, con el KC-130 Matrícula TC-70, Indicativo MADRID 2, debimos dejar el circuito de espera establecido para abastecer a los Skyhawk (Douglas A4C) de la Escuadrilla JAGUAR, yendo a

Cont. próxima Pág. Col. I

Viene de Pág. Anterior

su encuentro hasta unas 60 millas náuticas al oeste de la Gran Malvina. Tras el ataque a la Fragata HMS ARROW (Fragata tipo 21 – MUY AVERIADA – Retirada del Teatro de Operaciones) sólo dos «Halcones» volvían y con los tanques de sus aviones perforados por el intenso fuego antiaéreo. El tercero a cargo del Teniente Jorge BONO, fue visto por sus compañeros de Escuadrilla cuando sobre la isla San Jorge iniciaba un suave viraje descendente hasta estrellarse en las aguas del Atlántico Sur.

Al momento de la comprobación del combustible remanente, saliendo de la Gran Malvina, el JAGUAR 1 disponía de 1500 lbs. y el 2 de 2280 lbs. Para dar una idea de la magnitud de la pérdida de combustible del N° 1, el 1er. Teniente José VÁZQUEZ, al momento de conectarse con nuestras mangueras para iniciar el reabastecimiento tenía 200 lbs. y el N° 2, Alférez Guillermo MARTÍNEZ, 1200 lbs.

Los llevamos acoplados hasta asegurarles una «final» de aterrizaje en San Julián, donde lo hicieron sin novedad y nosotros completamos un descenso chato, suave, porque la indicación de tanques de combustible era menor a 2000 lbs., y lo que podía suceder era que se nos detuviera algún motor por falta de combustible. Le habíamos trasvasado a ambos «Halcones» nada más y nada menos que 39000 lbs. de combustible.

Nuestra tripulación, entre otras, por esta misión fue distinguida con la condecoración «La Nación Argentina al Valor en Combate», habiendo sido el criterio de la Comisión encargada de decidir a quien otorgar estas distinciones, reconocer a aquellos que para el cumplimiento de la misión habían hecho «algo más» de lo que indicaba la Orden Fragmentaria. La tripulación en esa ocasión estuvo integrada por:

Vcom	Jorge Oscar DOMÍNGUEZ
My.	Enrique Juan BERNARDI
My.	Walter Félix VIDELA
S. Aux.	Juan RYDZIK
S. Aux.	Juan Carlos HÜMÖLLER
C.P.	Horacio GONZÁLEZ
S.P.	Bernabé PLACENCIA
S.A.	Luis MARTÍNEZ

Lo que no conseguimos con esa acción fue tener el destino del 1° Teniente José VÁZQUEZ. Estaba dispuesto que el suyo era morir en la Guerra de Malvinas. Lo hizo como un héroe en misión de ataque al H.M.S. INVINCIBLE el domingo 30 de mayo, alcanzado por un misil lanzado aparentemente desde el mismo portaaviones, el que al impactar le partió el avión en dos, estrellándose en el mar.

2ª Parte LA PARTE QUE FALTABA

Fecha: 07-MAY-82
 Avión: C-130 HÉRCULES Matrícula TC-63
 Indicativo PUMA

Tripulación:

Vcom.	Jorge Oscar DOMÍNGUEZ
My.	Enrique Juan BERNARDI
Cap.	Miguel Ángel SISCO
S. Aux.	Ranulfo Miguel LOZANO
S. Aux.	Juan Carlos HÜMÖLLER
C.P.	Horacio GONZÁLEZ
S. Aux.	Carlos Humberto PAOLONI

El vuelo consistía en un traslado a Puerto Argentino de vehículos 4x4 Volkswagen y Mercedes Benz del Ejército. Efectuada la carga de los tres vehículos y algunos pertrechos menores, despegamos a las 12:40 desde Río Gallegos con rumbo a Puerto Santa Cruz. Alcanzada esa posición, nos «pegamos al agua» para efectuar toda la travesía evitando la «detección radar» por parte de la flota, en una navegación previamente establecida, según la información que el Comando contaba respecto a la ubicación de las naves enemigas.

Esto llevaba la duración del vuelo a un tiempo superior a las tres horas, cuando en trayectoria direc-

ta la velocidad del Hércules permitía hacerlo en aproximadamente dos horas. La altura en que se volaba en estas circunstancias, entre 15 y 30 metros, fue lo que hizo una práctica rutinaria que al regreso de cada aeronave C-130 Hércules estuvieran los bomberos entre los primeros en acercarse, para iniciar lo más pronto posible un intensivo «manguereado», con la finalidad de eliminar el salitre que inevitablemente acumulaba la estructura del avión.



C-130 - H

Estas mismas condiciones de vuelo eran las que ponían el corazón en la boca a más de un tripulante de los Hércules, cuando la lectura del radio-altímetro indicaba una brusca variación de la altura a que se estaba volando, vaya uno a saber si producto de una falla electrónica, una ola bastante mayor a sus hermanas, o quizás algún accidente geográfico natural en las proximidades de las islas, sin descartar que haya sido, Dios sabrá, el sobrevuelo de algún navío. Sobre esta última posibilidad no me consta que existan registros con cierto grado de certeza, por eso el «Dios sabrá». Pero no es una presunción descartable y ya que nosotros teníamos nuestros variados «sustos abordo», no puedo dejar de imaginar ahora cual sería el de un marino inglés al verse sorprendido por el pasaje rasante de una pesada mole de unos 50.000 Kgs. de peso, impulsada por sus cuatro poderosos motores de aproximadamente 4.500 HP cada uno, a una velocidad de unos 500 km/h.

Volviendo a la realidad, a nuestro vuelo, prácticamente todo el trayecto lo hicimos bajo condiciones de nubosidad muy baja, muy compacta, lo que no dio ninguna posibilidad de «paisajear» y por lo consiguiente tampoco de llevarnos algún susto previo y adicional a la tensión que significaba volar en esas condiciones. Valga aclarar que ello no significa que volábamos a ciegas, y en esto era de fundamental importancia la precisión en la navegación, en este vuelo a cargo del Capitán Miguel Ángel SISCO, (único vuelo con nosotros, pasó a volar aviones BMK 62 Camberra) y a pesar del riesgo que representaba, cada tanto un brevísimo barrido con el radar de abordo para tratar de asegurarnos donde estábamos ubicados. Así volamos hasta las proximidades de las islas.

En esas circunstancias comenzó a alternarse el vuelo por instrumentos, entre nubes, con momentos en que lo hacíamos en aire claro, con visibilidad horizontal que variaba bruscamente y que por el tiempo de vuelo transcurrido nos obligaba a quienes podíamos hacerlo, no así al comandante de aeronave que ocupaba el puesto de piloto y debía seguir aferrado al vuelo por instrumentos, a tratar de ver, más allá de lo que naturalmente se podía, cuán cerca estábamos o en qué momento podía aparecer algo sólido que sobresaliera sobre la superficie del mar contra lo que pudiéramos impactar.

Fue así que de repente, al salir de entre nubes, vimos una inmensa pared delante nuestro ¿a qué distancia? Serían 400, 500 metros, no más. Y nosotros veníamos a 500 km/h. Un «arriba que nos damos el bollo» se escuchó por el sistema intercomunicador. ¿Fue así o todos gritamos algo parecido? El golpe hacia atrás que el comandante pegó a la columna de mandos nos sumergió de inmediato nuevamente entre nubes y en mi caso en particular en un veloz y fugaz repaso de secuencias de mi vida. No hubo pánico. No tuve pánico. Experimenté lo que alguna vez había leído o escuchado que se produce antes de la muerte. Fueron muchas cosas pero muy fugaces. Algo muy raro, de lo que recuerdo haber percibido como una sensación de estar cerca de mis padres ya fallecidos y muy lejos de mi esposa embarazada y el hijo que no llegaría a conocer. Me animo a decir que fue con los ojos cerrados, esperando el impacto contra esa costa acantilada, de una altura mayor a la que

veníamos volando. Que en esa fugaz visión me había parecido hermosa, con una mezcla de colores grises, violetas y ocres.

El aumento de luminosidad debió obligarme a abrir los ojos. No era la luz del cielo, pero estábamos a cielo abierto, sobre nubes. Habíamos superado esa pared rocosa. Un «¡allá está la pista!» me volvió a la realidad. Las bruscas maniobras que efectuó el Vicecomodoro DOMÍNGUEZ, para tratar de ubicar a la pesada «chancha» en condiciones de aterrizar lo más pronto posible, hicieron que esta vez se escuchara por el sistema intercomunicador un grito de PAOLONI «¡Cuidado, cuidado, casi le dimos a las piedras con el plano izquierdo!», mientras desde tierra se desesperaban también para guiarnos al aterrizaje, seguramente viéndonos aparecer y desaparecer entre nubes.

Finalmente aterrizamos en Puerto Argentino a las 16:05 de aquel viernes 7 de mayo de 1982. De la carrera de aterrizaje recuerdo una brusca maniobra por parte del comandante de aeronave para evitar lo que imprevisiblemente nos apareció como el cráter originado por la explosión de una bomba, llevándonos a pasar muy cerca con el plano derecho de nuestro avión al empenaje de un Pucará que se veía «manchado» con la pata de nariz adentro. No muy lejos de la pista, pero en zona más próxima a las instalaciones del aeropuerto, vimos el avión Islander del ex gobernador de las islas, también dañado por los bombardeos. Hago mención a esto porque creo que fuimos los últimos en operar en condiciones diurnas. A partir de entonces todas las operaciones con aterrizaje en Puerto Argentino se efectuaron con la «seguridad» que nos brindaba la oscuridad de la noche.



Quiero hacer a esta altura de mi relato un paréntesis para destacar dos cosas. Una: no recuerdo que al regreso de este vuelo alguno de nosotros hiciera algún comentario de cómo había vivido esta circunstancia. Al menos de ésta en particular, la más brava, porque nos quedaban varias más durante ese día. Otra: muchos años después, en una publicidad de cigarrillos DERBY, creo que filmada en las mismas Malvinas, se aprecia una costa acantilada con la misma tonalidad de colores que yo vi esa tarde y vaya uno a saber cuan cerca estuvimos de impactar contra ella ¿Sería el mismo lugar?

Estacionados en la cabecera opuesta por la que habíamos ingresado para el aterrizaje, con los cuatro motores en marcha, el Comandante, Vcom. Jorge DOMÍNGUEZ, se mantenía en el puesto de piloto, el My. Enrique BERNARDI en el de copiloto, el S. Aux. Ranulfo LOZANO en el puesto de mecánico, el navegador Cap. Miguel SISCO también en su puesto, seguramente programando la navegación que de la forma más segura posible nos llevara de vuelta al continente. Yo me dirigí al compartimiento de carga, el «galpón» como solíamos llamarlo, para colaborar con los auxiliares de carga, C.P. Horacio GONZÁLEZ y S. Aux. Carlos PAOLONI, no tanto en la descarga de los vehículos, sino en tratar de evitar que personal ajeno a la tripulación abordara el avión, al menos hasta que no estuviera totalmente finalizada la descarga, para así posibilitar efectuarla de la manera más segura y rápida posible, ya que el clima bélico que se vivía no invitaba a permanecer mucho tiempo en tierra.

Descargado el último vehículo, me acerqué más hacia la rampa del avión, donde veía a GONZÁLEZ y PAOLONI luchando para sacar una de las dos rampas auxiliares para descenso de vehículos, plataformas de duraluminio de unos 50 centímetros de ancho por aproximadamente 1 metro de largo, que se utilizan para nivelar la altura superior de la rampa apoyada en el piso, unos 30 centímetros, hasta el nivel cero del suelo. Seguramente el movimiento del

Cont. próxima Pág. Col. I

Viene de Pág. Anterior

avión con los motores en marcha originó que se trbaran los ganchos de anclaje de esta plataforma con las tomas de la rampa del avión y no había forma de moverla.

Estábamos tratando de solucionar ese problema cuando me sorprendió que los motores fueran acelerados, el fuerte flujo de aire hizo que todos se alejaran rápidamente del avión y nosotros no entendíamos nada de lo que estaba pasando. Como tenía los microteléfonos colocados pero estaba desconectado del sistema, no estaba al tanto que mientras los auxiliares de carga trataban de liberar la rebelde plataforma, el radar Malvinas le ordenaba al Comandante despegar de inmediato ante la aproximación a Puerto Argentino de una PAC (Patrulla Aérea de Combate), integrada en esta ocasión por tres aviones Harrier, al momento a 60 millas. El intento de hacerlo o el querer posicionar el avión para despegar era el origen de esa aceleración de los motores, lo que me llevó a volver rápidamente a la cabina de vuelo para ver qué sucedía y a la vez avisar del problema que teníamos, pero antes de llegar se acallaron los motores y ya veía a mis compañeros de tripulación que descendían de la cabina gritándome que evacuábamos el avión ante un «alerta rojo», un ataque aéreo.

Inconscientemente, en vez de imitarlos de inmediato, subí a la cabina, dejé el microteléfono y desde allí, por el llamativo color naranja de las camperas de vuelo que usábamos al revés, «versión supervivencia», pude apreciar que ya se hallaban a buena distancia del avión. Recién esa imagen me hizo tomar conciencia de la realidad, que quizás por el hecho de no estar enterado de todas las alternativas vividas en cabina, hasta el momento no había asumido.

Fue tal el apuro en llegar a un lugar seguro que al abandonar el avión no dudé en «zambullirme», por decirlo de alguna forma, en un inmenso cráter, producto del bombardeo de los aviones Vulcan el 1º de mayo, que apenas afectaba un borde de la pista. Nos enteramos luego, a los pocos minutos, que todos los otros «cráteres» sobre la pista, incluso el que esquivamos en el aterrizaje, habían sido hábilmente simulados por los valientes integrantes de la Base Aérea Militar Malvinas, lo que hacía ver la pista como totalmente inoperativa, y aparentemente así lo creyeron los ingleses hasta el final de las acciones bélicas.

El hecho es que desde ese cráter, real, de unos 2 metros de profundidad, podía ver cuan cerca estaba de nuestro avión. Estimo que a no más de 20 a 25 metros, lo que sin ánimo de efectuar un cálculo de probabilidades de que en caso de concretarse un ataque aéreo, algún otro proyectil, del tipo que sea, pudiera impactar en ese mismo lugar, me llevó a llenarme las uñas de una mezcla de tierra, turba y asfalto, tratando de salir del cráter para alcanzar de una buena vez un área más segura.

Me alegró ver que todavía había algunos rezagados como yo que al grito de «¡a los refugios, a los refugios!», corrían hacia donde había visto correr al resto de la tripulación. Me pregunto ahora; ¿todo esto en qué tiempo? ¿Segundos, minutos? Algo que quedó recopilado en uno de los primeros libros sobre la guerra de Malvinas, «Dios y los Halcones», del entonces Capitán Pablo Marcos CARBALLO, se refiere a este hecho en particular y hace mención a lo sorprendente que le resultó al autor del relato el comprobar el buen estado físico de los tripulantes del Hércules, por la velocidad con que habían abandonado el avión y llegado a los refugios. Esto no tiene alcance con relación a mi persona. No llegué a conocer los refugios. Me pesaban las piernas al correr, producto del esfuerzo en salir del cráter, del peso de los zapatos de vuelo, del sobre peso que iba en proporción al del embarazo de mi esposa y para qué negarlo, el miedo ante el hecho que había transcurrido tiempo suficiente para la llegada de esos aviones, que imaginé estarían próximos a concretar el ataque. Finalmente eso no ocurrió. Seguramente ante nuestro frustrado despegue y sabiendo ellos ya de la efectividad de nuestra artillería antiaérea, desistieron de hacerlo,

pero se nos hizo saber que se mantenían en espera a 40 millas.

Transcurridos unos minutos y finalizado el «alerta rojo», no tardamos en regresar al avión y durante el trayecto me entero que la afortunada imposibilidad de concretar el despegue estuvo dada porque el acelerador del motor N° 3 se trabó a mitad del recorrido. Gran sorpresa para los tres que no estábamos en la cabina de vuelo, los dos auxiliares de carga y yo, quienes para no ser menos, sorprendimos al resto contándoles en qué andábamos nosotros cuando ellos estaban decididos a despegar. Las miradas entre todos fueron más elocuentes que cualquier cantidad de palabras, que cualquier análisis que bajo presión pudiéramos hacer. Sin decir nada, todos sabíamos que era necesario extremar el control de los procedimientos, por más crítica que fuera la situación.

Ya en el avión, mientras los auxiliares de carga ahora sí lograban sacar la plataforma para descenso de vehículos, los mecánicos, pensando que sería inevitable descapotar el motor N° 3 para determinar qué había producido el trabado del acelerador en su recorrido, por una cuestión lógica fuimos a verificar previamente la operación desde cabina. Desde posición cero, hacia adelante, mitad del recorrido, trabado. Otra vez a cero, hacia adelante, libre en todo su recorrido. Repetimos esta operación varias veces, estaba perfecto. La situación no daba para realizar ningún tipo de análisis técnico.

Esta circunstancia la relata también el navegador Miguel A. SISCO, en ese momento con el grado de Comodoro, en el libro EL HÉRCULES EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA, del Brigadier Mayor Rubén Oscar PALAZZI, páginas 196 y 197, haciendo mención al cierre del relato que, «solo la mano de Dios pudo trabar el acelerador en ese momento, de lo contrario ante un eventual despegue, las posibilidades de haber sido derribados eran totales».

Zafamos de descapotar el motor, pero los mecánicos tendríamos por delante una nueva dificultad. El GTC (Gas Turbine Compressor) de este avión, equipo que provee energía eléctrica y aire a presión para la puesta en marcha de los motores, venía ya con algunos problemas de arranque, y en esta ocasión, cuando nos urgía abandonar lo más pronto posible las islas, se negaba a arrancar. Al parecer toda la «ayuda divina» la habíamos recibido ante el problema del acelerador, así que después de un par de intentos fallidos, recurrimos a una solución bien aeronáutica, que consistía en acertar con unos golpecitos contundentes en el relay «mañoso», ubicado en la parte superior del GTC, para despertarlo de su letargo.

Hablo de acertar porque no era un lugar de fácil acceso y como se comprenderá, lógicamente no estaba prevista tal accesibilidad para hacerlo andar a los golpes. Pero una vez más el método fue efectivo y a partir de su puesta en marcha y la puesta en marcha de los cuatro motores, a pesar del tácito propósito de extremar los procedimientos de control, completamos la lista de chequeo en forma muy acelerada. Era inevitable el pensar que en cualquier momento el radar Malvinas podría darnos nuevamente una mala noticia. A decir verdad, fuimos completando la lista de chequeo en la misma carrera de despegue, durante la que se percibían los barquinazos producidos por el sobrepaso de los cráteres de bombas simulados, lo que seguramente obligaría a realizarles luego alguna tarea de mantenimiento para mantener el «maquillaje» de la pista.

Una vez en el aire, a las 16:05, viraje a la derecha, pegaditos al agua, y como no podía ser de otra manera, de inmediato un nuevo susto. En esos días toda cosa de color gris que apareciera sobre la superficie del mar nos sobresaltaba, nos alertaba y en algunos casos, como éste, nos asustaba. La sucesión de hechos tan intensamente vividos no permitió el análisis lógico que no podía ser una nave enemiga tan cerca de la costa. Y no lo era. Quienes nos dieron el anteúltimo susto de ese día fueron nuestros hermanos de la Prefectura Naval Argentina, en uno de los dos guardacostas de mediano porte destacados a

las islas, cumpliendo seguramente uno de los periódicos patrullajes de vigilancia en las proximidades de Puerto Argentino.

El último susto provino del navegador, el Capitán SISCO, quien dirigiéndose al Comandante, a pocos minutos de vuelo, con voz que denotaba como un sentimiento de culpa ante el anuncio de una nueva peripecia, dijo: «Señor, ¿podríamos desviar el rumbo unos... graditos a la izquierda?». (Admito no recordar con precisión cuántos fueron los grados que nuestro Navegador solicitaba que desviáramos el rumbo). «Pero SISCO, con esos grados a la izquierda nos estaríamos aproximando mucho a las piedras». «Sí señor, pero acabo de hacer un rápido barrido de radar y al frente tenemos tres ecos». Sucedió en ocasiones que ecos semejantes eran producto de nubosidad con mucha formación de hielo. O naves enemigas. Nunca supimos de qué se trató en ese caso. Finalmente aterrizamos en Comodoro Rivadavia a las 18:25 de ese largo y agitado 7 de mayo de 1982.

Nos esperaban los bomberos para cumplir con su rutina de lavar el avión. Nos esperaban los mecánicos para solucionar las novedades y alistar el avión para el próximo vuelo. Nos esperaba el Jefe de Grupo Aéreo, Comodoro Jorge MARTÍNEZ, para saber de boca del Comandante de Aeronave cómo se habían dado las alternativas del vuelo. Nos esperaba un merecido descanso, que no sería de inmediato, ya que debíamos trasladar este avión, el TC 63, a El Palomar. Despegamos de Comodoro Rivadavia a las 19:45 y arribamos a la 1ª Brigada Aérea a las 22:45. Nos esperaban nuestros seres queridos. Ahora sí, el merecido descanso. Hasta que fuéramos convocados para una próxima misión.

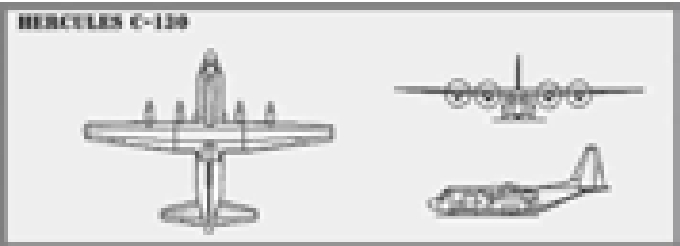
Epílogo

Este escrito pretende ser un resumen de mis vivencias durante la Guerra de Malvinas.

Dedicado en primer término a mi esposa, Nelda, quien por aquellos días estuvo siempre a mi lado, llevando adelante con estoicismo su embarazo, cuando seguramente hubiera estado más cuidada y acompañada junto a sus padres, en Puerto Santa Cruz.

Dedicado en segundo término a mi hija, Leticia, impulsora de que finalmente completara el relato de hechos que la tuvieron muy presente, aún cuando no había nacido.

Y si algún día trasciende el ámbito familiar, porque como dijo un amigo, «para algo uno escribe», que sea en reconocimiento a todos mis compañeros de tripulación y muy especialmente a nuestro Comandante de Aeronave, el hoy Comodoro (R) Jorge Oscar DOMÍNGUEZ, la «Chacha» DOMÍNGUEZ, en definitiva el gran responsable de todo lo que hicimos bajo su mando, y que podamos contarlo. En reconocimiento a todos los mecánicos de mantenimiento que se desvivieron para que los aviones volaran en las mejores condiciones posibles, y en general, a todos los tripulantes del glorioso Escuadrón HÉRCULES.



Procedencia:	Estados Unidos
Fabricante:	Lockheed
Tipo:	Avión básico de transporte pesado
Envergadura:	40,41 m
Longitud:	29,79 m
Altura:	11,66 m
Peso vacío:	34.827 kg
Peso máximo decolaje:	70.310 kg
Planta motriz y Potencia:	4 Allison T56-A-15, de 4.508 shp
Velocidad máxima:	618 km/h
Velocidad crucero:	602 km/h
Alcance:	7.600 km.

FRIGORIFICO ECOCARNES S.A.



Ruta Nacional 202 - km 5.5
San Fernando - Pcia. de Buenos Aires
Teléfono: 4714-9200 int. 230

Descuentos especiales en cortes de carne vacuna a veteranos de guerra de malvinas, con la presentación del DNI y el sello del organismo oficial que acredite su condición de veterano de guerra.

Estas Organizaciones, Empresas, o Personas colaboran para hacer posible la edición de «La Gaceta Malvinense».

A todas ellas MUCHAS GRACIAS.

Conozca MUPIM y su red de Beneficios

Beneficios incluidos en el valor de la Cuota Social

- Para su Familia
- Para la Educación
- Para su Salud
- Adjudicaciones directas por sorteo
- Para cursos que se realizan en las FFAA. y de Seguridad en el país
- Para adquisición de materiales de estudio
- Mediación: Centro de Resolución de Conflictos por Medios Alternativos
- Gestoría Militar
- Albeca Institucional
- Gastos de reubicación por cambio de destino y/o pase a retiro

Además de otros Beneficios y Servicios a los que se puede acceder en condiciones particularmente ventajosas.

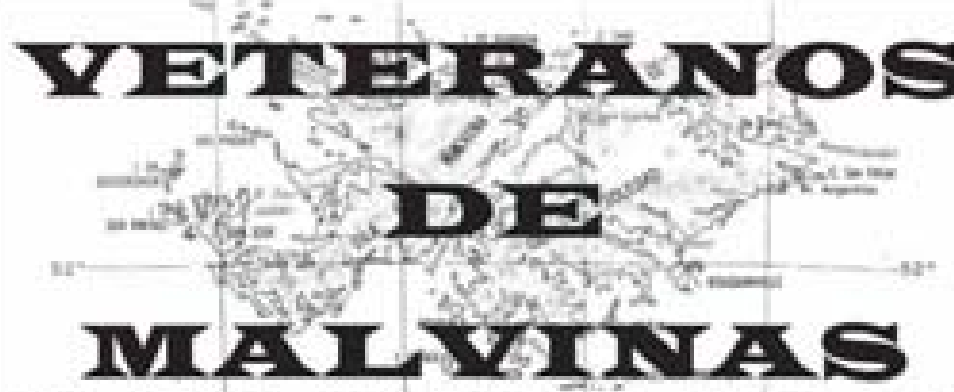
Sede Central: Uruguay 656, (1615) Capital Federal

Tel.: (011) 4371-2400/2444 4374-5779

Fax: 4372-5766 - E-mail: info@mupim.org

Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.

VETERANOS DE MALVINAS



El Circulo Oficiales de Mar, la Mutual de los Suboficiales de la Armada, abre las puertas de su Centro Médico para ofrecer atención personalizada a los Veteranos de Malvinas y su grupo familiar en las siguientes especialidades:

ALERGIA E INMUNOLOGÍA	MARCAPASOS Y DESFIBRILADOR
CARDIOLOGÍA	MEDICINA ESTÉTICA Y MESOTERAPIA
QUIRÚJICA GENERAL	MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA
CLÍNICA MÉDICA	MÉDICO DE FAMILIA - GINECOLOGÍA - DIBA
DERMATOLOGÍA Y MICOLOGÍA	NEUMOLOGÍA
ECOCARDIOGRAMAS DOPPLER	NEURÓLOGO
ECOGRAFÍAS	NUTRICIÓN
ENDOCRINOLOGÍA	ODONTOLOGÍA
ENFERMERÍA	OPTALMOLOGÍA
ERGOMETRÍAS	OTORRINOLARINGOLOGÍA
FLEBOLOGÍA	PEDIATRÍA
FONO-AUDILOGÍA	POBLOGÍA
GASTROENTEROLOGÍA	PSICOMETRÍAS
GINECOLOGÍA	PROCTOLOGÍA - QUIRÚJICA GENERAL
GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA	PSICOLOGÍA
GRUPOS DE ENCUENTRO	PSIQUIATRÍA
GRUPO ANTITABACO	PSICOPEDAGOGÍA
HÓLTER 24 HS.	RADIOLOGÍA
KINESIOLOGÍA	TRAUMATOLOGÍA
LABORATORIO	UROLOGÍA

Centro Médico Circulo Oficiales de Mar
Sarmiento 1867 - 3er. Piso
(1044) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Turnos: 0010-3333-266
e-mail: consultorios-sc@circuloofmar.org.ar



HORARIO DE ATENCIÓN
Lunes a Viernes
08:00 a 14:00

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

Más de 100 años ofreciendo una amplia variedad de servicios a nuestros Asociados.

Ayudas Económicas
Personales en Pesos.
Pensionarias en Pesos.
Hipotecarias en Pesos.
Anticipos de haber personal en Actividad.

Ahorro Mutual
Cuentas de Ahorro en \$ y US\$.
Depósitos a Término en \$, US\$ y €.

Tarjetas de Crédito y Débito
SMV MasterCard, SMV Visa y Banefin.

Contáctenos.
CASA CENTRAL
Av. Corrientes 1974 Ciudad Autónoma de Bs. As.
Teléfono: (011) 4129-4000 - Fax: (011) 4129-4000
Horario de atención: Lunes a Viernes de 07:45 a 19:00hs.
en Casa Central, Filiales y Delegaciones



Espacio Disponible

para Publicidad

Colabore con la Edición de la

GACETA MALVINENSE

Si usted desea sumar su colaboración, diríjase a la secretaría de AVEGUEMA, (aveguema@yahoo.com.ar) o al Tel.: (011) 4373-5440

Monumento en el Municipio de General San Martín

VGM Antonio Emilio Falcon: Presidente ONG Asoc. VGM GSM
VGM Esteban Juan Tries: Prensa y Difusión ONG Asoc. VGM GSM

Acto e inauguración de un monumento «En Memoria» de los caídos en el crucero ARA «General Belgrano»

El 2 de Mayo del corriente año en el Municipio de General San Martín, Provincia de Buenos Aires, se inauguró un monumento en memoria del Crucero ARA «General Belgrano». Concurrieron numerosos Vecinos, grupos de Scouts, Bomberos Voluntarios, Agentes de Defensa Civil del Municipio, Policía de la Provincia de Bs.As., representantes del Liceo Militar General San Martín y de la Armada Argentina, Autoridades del Poder Ejecutivo y Legislativo del MGSM, familiares de caídos en la lucha por Malvinas y VGM con sus Familias.

Todos ellos dieron marco al hermoso Mo-

numento, en acero inoxidable y acrílico, conteniendo el perfil del Crucero, y los nombres de los 6 VGM tripulantes del Crucero que fallecieron en el hundimiento y eran oriundos del partido de San Martín.

El monumento fue donado a la ONG Asociación VGM del partido de San Martín por el «Vecino Ilustre de Gral. San Martín», Dn. Juan Bautista Marti, un malvinero de corazón.

La ONG lo donó a la Comunidad Sanmartinense.

Para que todos los habitantes del municipio se sientan orgullosos de este ejemplo de

recuerdo y memoria a nuestros 323 Héroes que custodian nuestro mar como eternos centinelas.



Colocación ofrenda floral



Una vista del monumento



Representante de la Armada Argentina en el acto

Cuarta Reunión de Camaradería y Amistad de VGM.

Néstor Fabián Montenegro VGM
Destructor ARA «Santísima Trinidad»

El 18 de septiembre de 2010 se desarrolló una nueva reunión de la camada 80 operaciones en la ciudad de Santa Fe, en el Centro de Ex-combatientes de dicha localidad.

Acudieron al evento integrantes de las provincias del Chaco, Córdoba, Corrientes, Tucumán, Mendoza, Santa cruz, Entre Ríos, Buenos Aires, y Santa Fe, junto a esposas, hijos y nietos.

Como es habitual en estas reuniones, se entregó un diploma y un presente recordatorio a los participantes que tiene la particularidad de contar siempre con el símbolo de la especialidad Operaciones.



Obsequio que se entregó a los presentes

Las reuniones se organizan anualmente en las distintas provincias y localidades donde viven

algunos de los integrantes de la organización. En el año 2007 le tocó el turno a la base Naval de Puerto Belgrano, en 2008 fue en Azul, en 2009 en Mar del Plata y esta última en Santa fe. La próxima reunión se realizará en la ciudad de Villa María, Córdoba.

Entre las charlas, discursos y anécdotas se recordó muy especialmente a nuestro amigo y héroe de Malvinas, el Cabo Segundo de Operaciones Fernando Dorgambide, fallecido en el hundimiento del Crucero ARA «General Belgrano», el 1° de Mayo de 1982.

Esta camada de Operaciones ocupó durante la guerra de Malvinas puestos en las Centrales de Informaciones de Combate (C.I.C) de las distintas unidades de la flota de mar de la Armada Argentina, en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Pronunció una alocución el VGM Néstor Montenegro de la cual destacó la adecuada formación con que la Armada Argentina los había cincelado, logrando hacer carne en ellos los conceptos de camaradería y profesionalismo.

Destacó también que estaban preparados para un conflicto en el cual se defendiera la soberanía nacional... «Para ello habíamos elegido esta carrera, para eso habíamos elegido a la Armada y fuimos a la guerra ya hombres y no chicos como dicen o dijeron algunos ignorantes»... «Y este año, el del bicentenario de la patria, estamos festejando nuestro 30 aniversario de amistad».



Fotografía de los concurrentes

Malvinas: 25 Años Después

María Laura Avignolo, Londres, Corresponsal
mlavignolo@clarin.com

Entrevista a Tony Davies, ex Sargento Mayor de los Guardias Galeses y veterano de Goose Green, entre otras batallas.

«Los británicos estuvimos a uno o dos días de perder la guerra de Malvinas»

A 25 años de la guerra, un ex sargento inglés evoca Goose Green, el primer combate terrestre entre los dos Ejércitos.

Veterano, Davies en el Union Jack Club, un centro para veteranos británicos, cerca de Londres.

El ex sargento mayor Tony Davies siempre soñó con hacer un crucero. Era su sueño en una familia de 11 hijos en Gales. La única vez que lo consiguió fue en una cabina del lujoso «Queen Elizabeth II», con el regimiento de los Guardias Galeses, rumbo a la guerra de Malvinas de 1982.

Treinta años después no le queda ni una sola foto del conflicto, El amargo recuerdo de sus amigos muertos en el bombardeo argentino al «Sir Gallahad» o en combate, la profunda depresión, lo llevaron años atrás a una decisión extrema: quemar las fotos y su diario de la guerra para «matar» una memoria, viva y dolorosa, que no se apagará jamás.

Treinta años después de la guerra, el galés Tony Davies ya no es sargento mayor sino teniente coronel y presidente del Unión Club, un hotel elegante en la zona de Waterloo que aloja a todos los veteranos de guerra británicos y sus familiares cuando llegan a Londres.

Volví a las Malvinas en 2000. Había jurado no volver nunca más. Tuve dos semanas de emocionantes reencuentros con soldados en Stanley y en Goose Green. Cuando uno ve que hay más de 360 muchachos muertos sólo en un incidente como el del Belgrano, uno dice: «¡Dios, qué pérdida! Hermanos, padres, hijos. Una tristeza», dice Davies en su Union Club, sin ocultar las lágrimas. Hoy, trabaja para sus compañeros y para la paz. Cuando salió para Malvinas, creía que las Falklands estaban en Escocia, como la mayoría de los soldados que lo acompañaban.

¿Creía que iba a la guerra?

Había estado en el Ejército por veinte años. Peleé en Adén, en Oriente Medio, en Irlanda del Norte, contra la insurgencia. Como soldado profesional, si mi país iba a la guerra, yo iba a pelear por él. Pero cuando esta task force comenzó a marchar, todos pensamos que iba a haber un acuerdo político y no una guerra. Yo siempre quise viajar en un crucero, y en el primero que fui en mi vida, fue a las Malvinas, en el Queen Elizabeth, a pelear. Muchos de nues-

tros soldados eran jovencitos: ni siquiera habían ido a Irlanda del Norte. Necesitaban mucho entrenamiento y cuidado. Cuando llegamos a Ascensión pasó el hundimiento del Belgrano. Allí supimos que no había vuelta atrás.

¿Cómo se siente usted respecto al Belgrano?

Muy triste, porque mucha gente perdió la vida. Lo que diría a una familia que perdió a un hijo allí sería que yo estoy muy triste y que me afecta inmensamente. Yo perdí muchos amigos en esa guerra: cuarenta y cuatro amigos de mi regimiento murieron en el «Sir Gallahad» y noventa y ocho quedaron muy heridos. «Éramos soldados profesionales y los dos lados hicimos lo que creíamos que era lo correcto para nuestros países. Nos pusieron en esa posición los políticos, ése es un triste hecho de la vida.

¿Parecen encantados de encontrarse con el enemigo?

Lo que pasó, pasó. No lo podemos cambiar. Cuando yo fui a Malvinas en el 2000, fui al cementerio argentino en Goose Green. Recuerdo haber caminado por allí, ver los nombres (llora), recordar los días de la batalla. Viví un infierno allí. Mount Harriet, Tumbledown, Kent, Longdon, Two Sisters. Jamás lo olvidaré. Espero que se den cuenta de que los británicos estuvimos tan cerca de no conseguirlo, de no llegar a Stanley.

¿Cerca de perder la guerra?

¡Absolutamente! Uno o dos días más y nunca lo hubiéramos hecho.

En Argentina no imaginaron eso. ¿Lo puede explicar?

Para el desembarco de San Carlos nos habían prometido cobertura aérea, que nunca tuvimos; que iba a haber helicópteros, que no tuvimos porque ustedes habían hundido el «Atlantic Conveyor». Comida, munición, transporte estaban en extremo racionamiento una semana después de San Carlos. En mi regimiento terminamos usando lo que las tropas argentinas dejaban en la retirada: comida argentina, munición argentina y, en muchos casos, armas argentinas porque eran mejores a veces que las nuestras. El día de la rendición íbamos a atacar Sapper Hill. Pero el general Menéndez dijo «se acabó». La artillería nuestra tenía sólo para cuatro rondas, que es nada. No teníamos gasolina, ni comida y muy poca munición. Y estábamos

perdiendo a muchas tropas por enfermedad, el frío, las heridas de las batallas. Un día o dos más ahí y podría haber pasado cualquier otra cosa.

¿Fue difícil la pelea con las tropas argentinas?

Muy difícil. Con el BIM 5 fue muy difícil. Y cuando avanzamos a Stanley se hacía más duro. Eran iguales a nosotros de buenos y pelearon bien. Nunca voy a olvidar a mi primer prisionero de guerra. Me creas o no, hasta cuatro meses antes había sido profesor en Swansea University, en Gales, que es de donde yo vengo. Fue en Mount Harriet, eran las cuatro de la mañana, la batalla había terminado y él estaba helado. Yo tenía una taza de té y él me habló en inglés; me dijo que había estado enseñando en Swansea University. No lo podía creer. Nunca más lo vi, no me acuerdo cómo se llamaba.

¿Cómo fue la llegada a Puerto Argentino?

Muy difícil. Había muchísimas minas, no teníamos apoyo aéreo ni artillería y todo era a la noche. Empezaron los rumores de la rendición. Llegaron veinte helicópteros al mediodía del 14 de junio, soleado y nevado. Llegamos a Sapper Hill y ahí paró la guerra, a quinientos metros de Stanley. Fuimos a los bunkers argentinos, tomamos la comida, la ropa seca y las raciones.

¿Y cuál fue su sentimiento?

Estábamos encantados de que la guerra hubiera terminado y de que hubiéramos ganado. Y estábamos muy sorprendidos por el número de argentinos que había. Me fui de Stanley en 1982 dos meses después de la guerra, en un ferry. Me dije: «Jamás volveré.» Pero volví. Después de la guerra empecé a tomar inmensamente. Hasta que encontré a Denzil, un ex paracaidista que perdió una pierna en la batalla de Monte Longdon. El también estaba muy mal y me dijo que quería hacer esta asociación de veteranos. Llevamos diez años trabajando juntos y juntos volvimos con la BBC a las islas por diez días. Y me sentí por horas solo, en esos cerros. Me hizo mucho bien.

Es una nota de Clarín del 28 de Mayo de 2007 a un soldado inglés, creo que es muy importante difundir, para renovar el orgullo de las FFAA y para que nunca se olvide la gesta patria.

¿Ataque de Pánico o Stress Post Traumático?

Lic. Andrea F. Barone

El siguiente artículo es un trabajo presentado por la licenciada Andrea Barone, esposa de un VGM y socia adherente N° 2224, que nos habla de las características y síntomas del Stress Post traumático y de los Ataques de pánico.

Hoy en día se viven situaciones de excesiva violencia, hechos lamentables que afectan la vida de las personas, como son los robos, asaltos, secuestros, hasta una guerra, entre otros.

Estas situaciones no pueden ser previstas y por desgracia generan secuelas psicológicas en quienes las padecen. En la mayoría de los casos, cuando las personas han sido víctimas de estos hechos acuden a la consulta medica, ya que han manifestado sintomatologías físicas, como ser: sensaciones de ahogo, palpitaciones, taquicardia, dolor de pecho, insomnio, entre las más destacadas y son diagnosticados como crisis de pánico, depresión o algún tipo de fobia, prescribiéndoles una medicación antidepresiva o ansiolítica, y creen que el problema se va a solucionar.

Sin embargo, en la mayoría de los casos, los síntomas continúan, y el paciente empeora. Algunos son derivados a la consulta psiquiátrica o psicológica, pero no todos llegan a hacerla y a veces transcurren años y los síntomas siguen y se van transformando en lo que no muchos conocen y saben que es el Stress Post Traumático.

Esta patología es la secuela psicológica que padecen todas aquellas personas que han vivido una situación límite, en la que sus vidas hayan estado en peligro de muerte. Esta secuela se caracteriza por ser un trastorno de ansiedad, según el DSM IV del manual de psiquiatría versión

94 (año en el que se incluyó en el manual como patología), cuyos principales síntomas son:

- 1) Re-experimentación del evento traumático
 - 2) Estado de hiper vigilancia o alerta
 - 3) Flash back o recuerdos intrusivos
 - 4) Adormecimiento emocional
-
- 1) La re-experimentación, significa revivir en forma continua la situación traumática que se vivió, siendo una tortura psicológica para la persona que la padece, dificultando su accionar cotidiano.
 - 2) El estado de hiper vigilancia o alerta es un estado de alerta permanente que se empieza a desarrollar y que resulta un poco persecutorio, ya que se sospecha de todo el mundo y se extreman las medidas de seguridad para que la situación traumática no se vuelva a repetir, un ejemplo sería: una persona entra a un bar y busca estar en una ubicación que le permita controlar o escapar ante el menor inconveniente, cercano a las salidas. Este estado se desarrolla con naturalidad y a veces es imperceptible.
 - 3) Los flash back son los recuerdos que invaden la mente de manera hostil y se asocian a situaciones que se viven en la vida cotidiana.
 - 4) El adormecimiento emocional, es un recurso que uti-

liza la persona para tratar de evitar sentir todo lo que le esta pasando, recurriendo en algunos casos, al alcohol, drogas u otros tipo de adicciones, para tratar de sobrellevar la situación.

Si bien estos síntomas son los más permanentes, existen en primera instancia los que se asemejan al Ataque de Pánico, los cuales mencioné al principio, y luego se instalan en forma permanente los característicos del Stress Post Traumático. Los pacientes que lo padecen deben efectuar un tratamiento psicológico y en algunos casos psicofarmacológico, por eso es aconsejable, que ni bien aparezcan los primeros síntomas, se acuda a la consulta, para evitar el sufrimiento y padecimiento el menor tiempo posible y así poder mejorar su calidad de vida.

La consulta con un profesional de la salud, nunca molesta y siempre será bien respaldada, manteniendo la absoluta discreción que la misma amerita. Ningún ser humano esta exento de padecer el Stress Post Traumático, por ello, es importante su difusión, como así también su tratamiento.

Lic. Andrea F. Barone
Presidente de F. Barone P.T.S.D.
Desordenes de stress post traumático
(Asociación Civil)

Email: fbaroneptsdstressposttraumatico@yahoo.com.ar

Programas Radiales que Abordan la Temática Malvinas

Programa: Así Peleamos en las Malvinas
Emite los días: Miércoles 18:00 a 19:00 Martes 15:00 a Viernes 23:00
Emisora: Radio de las Américas FM 89,5 Bahía Blanca; Buenos Aires
Conduce: Luis Alegrini Brignoli
Teléfonos: 0291-4548110 (Radio) * 0291-4501479 (Particular) * 15-4364461
Mail: fmdelasamericas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.fmdelasamericas.com.ar>
También: www.vopus.com.ar o www.teescuchotango.com.ar

Programa: Destino... Malvinas
Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00
Emisora: FM del Este FM 99,3 Berazategui; Buenos Aires
Conduce: Claudio Domínguez
Teléfonos: 011-4226-7573 * 15-5709-6544
Mail: destinomalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.fmdeleste.8k.com> y las 24 horas, abriendo el WINAMP, en la siguiente dirección: <http://200.58.112.14.11410/listen.pls>

Programa: El Ángel de la Memoria
Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00
Emisora: OASIS FM 94.1 General Rodríguez; Buenos Aires
Conduce: Jorge Eduardo Choque
Teléfonos: 0237-485-0590 * 15-6049-3783
Mail: elangeldelamemoria@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.radioenaccion.com.ar/elangeldelamemoria@yahoo.com.ar>

Programa: Historia del Conflicto del Atlántico Sur
Emite los días: Sábado 12:00 a 14:00
Emisora: FM Patagonia FM 90,7 Ezeiza; Buenos Aires
Conducen: Gerardo Furne y Prof. Miguel Menéndez
Teléfonos: 011-4234-1755
Mail: fmpatagonia@yahoo.com.ar
Lugar: Calle 5ta Av. N° 1132 La Unión; Pdo. De Ezeiza

Programa: La Otra Cara de la Moneda
Emite los días: Domingo 13:00 a 17:00
Emisora: FM 106.1 La Matanza; Buenos Aires
Conduce: Ángel Duco
Mail: laotracara106@yahoo.com.ar

Programa: La Voz del Cóndor Malvinense
Emite los días: Martes 14:00 a 17:00

Emisora: Radio Ciudad AM 1320 Lanús; Buenos Aires
Conduce: Horacio Ricciardelli, Vicecomodoro (R) (VGM)
Teléfonos: 4225-3823 * 4225-1081 * 4225-2654
Mail: movcondor@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.radiociudad.com.ar> También los invito a ingresar en nuestro sitio de internet: www.movcondor.com.ar

Programa: Malvinas desde Adentro
Emite los días: Viernes 21:30
Emisora: FM Estación de Radio 94.1 FM 94,1 Villa Mercedes; San Luis
Conducen: Andrés Ponce (VGM); Daniel Ponce (VGM) y Romina Lucero
Teléfonos: 02657-436470
Mail: malvinasdesdeadentro@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.fmestacionderadio.com.ar>
IMPORTANTE: Emite los días viernes 21,30 (hora de San Luis, una hora menos que el resto del país)

Programa: Malvinas Hoy
Emite los días: Domingo 21:00 a 23:00
Emisora: Radio Argentina FM 106,5 Mar del Plata; Buenos Aires
Conducen: Daniel Correa y Graciela Franco
Teléfonos: 0223-495-3830
Mail: malvinashoyradio@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.acordesargentinos.com.ar>

Programa: Malvinas hoy... Historia de una Guerra
Emite los días: Lunes 21:00 a 23:00
Emisora: Ciudad de Luján FM 104,1 Luján; Buenos Aires
Conduce: Pascual Distéfano
Teléfonos: 02323-427774 * 02323-422639
Mail: malvinashoyrcl@yahoo.com.ar

Programa: Malvinas Nuestras Voces
Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00
Emisora: La Luna AM 1140 El Palomar; Buenos Aires
Conducen: Manuel Roberto Carabajal y Elizabeth Merigliano
Teléfonos: 4443-7424
Señal en vivo: <http://www.radiolaluna.com.ar>

Programa: Malvinas Tierra Querida
Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00

Emisora: FM ÁLVAREZ FM 98,1 Moreno; Buenos Aires
Conduce: Carlos Alberto Montiel
Teléfonos: 0237-487-2599 * 0237-487-2767
Mail: malvinashoygr@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.fmalvarez.com>

Programa: Malvinas Un Sentimiento Argentino
Emite los días: Viernes 22:00 a 23:00
Emisora: Radio mi país AM 1170 C. A. de Buenos Aires
Conduce: Miguel Aldeco
Teléfonos: 15-6440-7031
Mail: malvinasunsentimientoargentino@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.radiomipais1170.com.ar/reproduct.htm>

Programa: Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre
Emite los días: Sábado 15:00 a 16:00
Emisora: FM Nativa FM 93.5 Santa Teresita; Buenos Aires
Conducen: Santiago Torres y Miguel Gómez
Teléfonos: 02246-521541
Mail: yacarepora1@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.nativa935.com.ar>

Programa: Malvinas, Clamor de Gloria
Emite los días: Lunes 16:00
Emisora: LV 19 Radio Malargüe AM790 Malargüe; Mendoza
Conduce: Rolando Cárdenas
Señal en vivo: <http://www.radiomalargue.com.ar>

Programa: Malvinas, Es hora de volver a casa
Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00
Emisora: FM 90,9 Olivos; Buenos Aires
Conduce: Susana Saelice
Teléfonos: 011-4711-6731
Señal en vivo: www.okradio.com.ar

Programa: Malvinas, la historia de todos
Emite los días: Miércoles 20:00 a 22:00
Emisora: Malvinas, ayer y hoy FM 91.1
Conducen: Manuel Villegas y Esteban Juan Tries
Teléfonos: 02202-420-262
Mail: info@malvinasfm.com manu58villegas@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.malvinasfm.com>

Programa: Malvinas, su historia
Emite los días: Jueves 18:00 a 19:30
Emisora: FM Soldados FM 87.5
Conducen: Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti
Mail: malvinassuhistoria@gmail.com
Web: www.malvinassuhistoria.com.ar
Señal en vivo: <http://www.ejercito.mil.ar> se repite los domingos de 21 a 22...30 hs por la AM 990 Formosa

Programa: Mas Allá del Sur
Emite los días: Sábado 23:30 a 00:00
Emisora: Radio Nacional AM 870 C. A. de Buenos Aires
Conducen: Susana Rigoz y Pablo Crocchi
Mail: masalladelsur@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.radionacional.gov.ar/> Un espacio antártico para todo el país

Programa: Micro Radial «Malvinas, Crónica de una Justa Causa»
Emite los días: Martes 11:15
Emisora: FM Total FM 90,9 Curuzú Cuatiá; Corrientes
Conduce: Rubén José Sereno VGM
Teléfonos: 03774-423191 * 03774-425829
Mail: fnttotal1909@hotmail.com
Señal en vivo: www.agenciaturuzu.com.ar
Lugar: Calle Gobernador Gómez N° 518 - CP 3460 (Corrientes)

Programa: Misión Malvinas
Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00
Emisora: FM del Sol FM 97.9 Río Grande; Tierra del Fuego
Conducen: Carlos Pereira; Aníbal Espósito y Andrés Sánchez
Teléfonos: 02964-420-520 * 02964-421-222
Mail: misionmalvinas@yahoo.com.ar

Programa: Soberanía Nacional
Emite los días: Domingo 22:30 a 00:00
Emisora: LT9 Radio Brigadier López AM 1150 Santa Fe
Conduce: Adolfo Schweighofer
Teléfonos: 4-101-999
Mail: soberanianacional@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.lt9.ceride.999>

Programa: Soldado Argentino
Emite los días: Sábado 08:00 a 10:00
Emisora: Radio Universo FM 102,3 Chaco
Conduce: Rolando Fernández
Teléfonos: 03725-421355
Mail: rolandofernandez_963@yahoo.com.ar

Acto en la Gendarmería Nacional

El 29 de septiembre de 2010 en el edificio Centinela, se realizó la ceremonia de cambio del jefe de la oficina de Veteranos de Guerra de la Gendarmería Nacional.



Fotografía de los Encargados entrante y saliente

El acto fue presidido por el Sr. Subdirector Nacional de Gendarmería, Comandante General Juan Obdulio Sainz. Por la Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA) se encontraba presente su presidente, el Contralmirante IM VGM (RE) José María Maurizio. Además participaron del acto autoridades castrenses, eclesíásticas, de las fuerzas de seguridad, veteranos de guerra y civiles.

El Suboficial Mayor Carlos Alfredo Oliva, con motivo de su pase a retiro, entregó el cargo al Suboficial Mayor Miguel Víctor Pepe.

La ceremonia estuvo cargada de emotividad, ya que en los discursos de ambos suboficiales los recuerdos de la guerra y de los camaradas caídos en combate estuvieron presentes.



Brindis posterior a la ceremonia

IMPORTANTE PARA SOCIOS DE AVEGUEMA

Señores socios:

La Asamblea Anual Ordinaria, efectuada el día 7 de julio de 2010, resolvió fijar como parámetro para el ajuste anual de la cuota mensual de los Asociados un porcentaje equivalente al 0.55 % de la Pensión Honorífica Nacional.

En razón de lo expuesto, se fija para el año 2010 / 2011 la **cuota social en 15 pesos para los socios activos.**

Se ha detectado que una importante cantidad de socios no registran la actualización de su cuota social. Si Ud. verifica tal hecho en su boleta de haberes, recibo del ANSES, o no tiene su cuota al día en caso de pagar en efectivo le solicitamos que para regularizar la situación se comunique con nuestra administración en:

Uruguay 654 p.4 of.403 - CABA - TEL: (011) 4373-5440.-

La Pensión Honorífica en la Provincia de Buenos Aires ya es Una Realidad

Después de noventa días de reclamo pacífico, constituido a través de un campamento en Plaza San Martín de la ciudad de La Plata, los veteranos de Guerra de Malvinas de la Provincia de Buenos Aires se despiden con el objetivo cumplido: la pensión honorífica ya es una realidad...

De la pensión podrán disfrutar tanto aquellos hombres que estuvieron en el teatro de operaciones, como las viudas y familiares de los héroes que defendieron la patria en suelo malvinense.

Incluye a los cuadros de oficiales y suboficiales en situación de retiro o baja y sus derecho habientes

El reclamo llevó más de cuatro años primando finalmente la racionalidad de reconocer que TODOS quienes fueron destacados a las Islas para su defensa en los espacios involucrados en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y Teatro de Operaciones Malvinas son merecedores de un reconocimiento común.

El Instituto de Previsión Social (IPS) de la Provincia de Buenos Aires ya emitió los instructivos correspondientes a sus agencias para dar inicio a los trámites.

Se trata del «Instructivo para la Ley 13980, Modificatoria de la Ley 12006», en ese documento las agencias del IPS han recibido las indicaciones de cómo encauzar los trámites.

Ante cualquier duda consultar al teléfono 0221-4296573 o al mail cmascioto@ips.gov.ar

Sr. Asociado

Mantenga actualizados sus datos, teléfono, dirección y E-mail, en nuestras oficinas, para poder brindarle un mejor servicio.

Uruguay 654 piso 4 Of. 403

(1015)- Buenos Aires

Teléfono/Fax: 4373 -5440 E-mail aveguema@yahoo.com.ar

EMERGENCIAS PSIQUIATRICAS, PSICOLÓGICAS, MEDICAS E INFORMACIÓN EN GENERAL PARA VETERANOS Y SU GRUPO FAMILIAR

Atendido por Veteranos las 24 hs. Los 365 días del año

teléfono gratuito: 0-800-9998348

Depende del Ministerio de Salud de la Pcia. de Bs. As. Departamento de Salud, Mental

CENTRO INFORMACIÓN TELEFÓNICA PARA VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS (VGM)

El Ministerio de Defensa habilitó el Servicio Gratuito de Información Telefónica para brindar atención personalizada a los VGM (Veteranos de Guerra de Malvinas); responder y derivar adecuadamente consultas y solicitudes.

0800-666-4584

Los Veteranos de Guerra podrán efectuar **consultas** personales o relacionadas con su grupo familiar **sobre aspectos médicos** tomando contacto con el **Doctor Eduardo GERDIN** - coordinador medico de la Subgerencia de Veteranos de Guerra del PAMI de 13 a 20 horas o personalmente en Suipacha 23 piso 1. al TEL: 4343-7747 o enviando un e-mail a eduardogerdin@gmail.com

REQUISITOS PARA LA AFILIACIÓN DE LOS VETERANOS DE GUERRA AL INSTITUTO NACIONAL DE SERVICIOS SOCIALES PARA JUBILADOS Y PENSIONADOS (INSSJP-PAMI)

1. Presentar el primer recibo de sueldo de la Pensión Nacional.
2. Presentar el DNI
3. Tener actualizado el domicilio
4. Con lo mencionado presentarse a la Agencia ó Delegación (UGL) de PAMI que corresponda según su domicilio actualizado

Nota: Los VGM pueden tener más de una Obra Social o sea que pueden tener PAMI y otra que le hayan dado por su trabajo etc.

Ejemplos:

En Capital Federal:

Existen 10 Agencias que dependen de la UGL 6. Si el VGM vive en Ramón Falcón 2500 le corresponde la Agencia 6. La UGL 6 se encuentra en Bartolomé Mitre 1340.

Ante cualquier duda hablar con la Sra. Fretes del Departamento Afiliación al 4362-7396/8. Si el tema es de Capital Federal hablar con el Área Afiliaciones de la UGL 6 al 5811-6169.

En el país:

Hay 36 UGL (Delegaciones) en todo el país. Si el VGM es de Santiago del Estero le corresponde la UGL 19.

Pago cuotas sociales en otra sede

Se solicita que los Señores Socios que efectúan depósitos de su cuota social en delegaciones de la MUPIM o en sucursales del Banco Nación, informen a esta Asociación una vez realizado el mismo, para poder efectuar las anotaciones correspondientes.

CUOTA SOCIAL- AVISO IMPORTANTE

Se comunica a los Sres Socios, que se reactivará el descuento de la cuota social, a traves de la MUPJM, para aquellos casos en que el mismo hubiese cesado por cambio en su situacion de revista (actividad / retiro)

Acto a Bordo de la Fta. ARA «Sarmiento»

El 14 de Junio del presente año se desarrolló un acto a bordo del Fragata ARA «Presidente Sarmiento» en homenaje al «Día de la Máxima Resistencia» organizado por La Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur y el Escuadrón Fénix. Al finalizar la misma se arrojaron 649 rosas al Río de La Plata identificadas con el nombre de cada héroe caído durante el conflicto en defensa de la soberanía territorial de la República Argentina.

La ceremonia contó con la presencia de autoridades militares, de seguridad, familiares de los caídos y un numeroso público relacionado con la gesta de Malvinas.



Pabellón y Gallardete de AVEGUEMA presentes en el acto



Vista de la concurrencia al acto



Pabellón y Gallardete del Escuadrón Fénix



Delegación del Regimiento «Patricios» del Ejército Argentino



Veteranos de la Prefectura Naval Argentina



Autoridades presentes en la ceremonia

De Interés Municipal

VICENTE LÓPEZ

El programa radial «Malvinas, es hora de volver a Casa», en virtud de la calidad de sus contenidos y el claro objetivo de difundir la verdadera historia de la gesta de Malvinas ha sido distinguido por el Municipio de Vicente López con la declaración de **«Interés Cultural»**.

La «Gaceta Malvinense» se congratula y alienta a continuar en la ruta trazada para la difusión de la temática de Malvinas

«Malvinas, es hora de volver a Casa»

Sábados: 11.00 a 13.00 Hs (FM 90.9 - Olivos)

Por Internet: www.okradio.com.ar 011-4711-6731

